Prof. Dr. ADİL İZVEREN Prof. Dr. NİSİM FRANKO
Av. AHMET ÇALIK

DENİZ TİCARET HUKUKU

BANKA ve TİCARET HUKUKU ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ
Türkiye İş Bankası Vakfı - Hukuk Fakültesi - Cebeci/Ankara

DENİZ TİCARET HUKUKU

"Maritime Law"

Yayın Nu: 294
ISBN 975-537-049-8

Enstitü yayınlarında ileri sürülen
görüşler yazı sahiplerine aittir.

Bu kitabın dizgisi ve düzeltmeleri yazarlar tarafından yaptırılmıştır.

Dizgi : G. Tosun
Düzeltme : A. Çalık
Baskı : Adalet Matbaacılık Tic. Ltd. Şti. Tel: 342 17 90

Ankara 1994

ÖNSÖZ

İlk kez 1960'da yayınlanan Deniz Ticaret Hukukunun ikinci baskısının da tükenmesine ve kitaba karşı yoğun ilgi ve talebe rağmen kitabın üçüncü baskısı uzun zaman gerçekleştirilememişti. Zira aradan geçen uzun süre içinde gerek doktrinde ve gerekse uygulamadaki gelişmeler, kitabı ilk yayınlayan Adil İzveren'in çalışma gücünü ve kapasitesini aşıyordu. Bu nedenle üçüncü baskı olarak sunduğumuz bu kitap, Adil İzveren'le birlikte aşağıda imzaları bulunan Prof.Dr. Nisim Franko ve Deniz Ticaret Hukuku uzmanı Av. Ahmet Çalık tarafından yapılan kollektif (ortak) bir çalışmadır.

Kitabın amacı, Deniz Ticaret Hukuku ile gerek doktrin ve gerekse uygulama yönlerinden ilgilenenler için Deniz Ticaret Hukukunun bütün konularını kendine özgü bir sistem içinde okuyucuya sunmaktır. Bundan ötürü kitabın ilk baskısının bilimsel açıdan sistematiği esas alınarak Deniz Ticaret Hukukunun tüm konuları doktrin ve uygulamadaki son gelişmelere göre yeniden işlenmiştir.

Yeniden hazırlanan bu ortak yapıtın (gemi, gemi sicili, gemi mülkiyeti, gemi ipoteği, donatan ve donatma iştiraki gibi) ilk bölümü ile deniz ödüncü ve denizaşırı satışlara ilişkin kısımları Prof.Dr. Nisim Franko tarafından işlenmiştir.

Navlun sözleşmeleriyle deniz ticaretindeki aracılık ve tahkim konuları, deniz kazalarıyla avaryalar, kurtarma ve yardım, gemi ve yük alacakları ve cebri icra gibi temel konular Deniz Hukuku uzmanı Av. Ahmet Çalık tarafından hazırlanmıştır.

Gemi adamlarının çalışma ilişkileriyle Deniz Sigortaları ise, Prof.Dr. Adil İzveren tarafından yeniden işlenmiştir.

Bu ortak yapıt Deniz Ticaret Hukukunun doktrin ve uygulaması ile ilgilenenlere yarar sağlarsa, hazırlayan yazarlar mutlu olacaklardır.

Bu ortak çalışmanın basımı için göstermiş olduğu yakın ilgi nedeniyle değerli hukukçu bilim adamı Prof. Dr. Yaşar KARAYALÇIN'a ve basımı gerçekleştiren Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü çalışanlarına teşekkürü borç biliriz.

Prof.Dr. Adil İZVEREN Prof.Dr. Nisim FRANKO Av. Ahmet ÇALIK

İÇİNDEKİLER

Önsöz V
İçindekiler VII
Kısaltmalar XXI

BİRİNCİ BÖLÜM
Giriş
§ 1. DENİZ TİCARET HUKUKUNUN NİTELİĞİ VE KONUSU, ÖZELLİKLERİ, TARİHÇESİ VE KAYNAKLARI 1
I. Deniz Ticaret Hukukunun Niteliği ve Konusu 1
A- Deniz Kamu Hukuku 3
B- Deniz Özel Hukuku (Deniz Ticaret Hukuku) 3
II. Deniz Ticaret Hukukunun Özellikleri 4
III. Deniz Ticaret Hukukunun Tarihçesi 6
IV. Deniz Ticaret Hukukunun Kaynakları 11

İKİNCİ BÖLÜM
1.Kısım
GEMİ VE GEMİ KAVRAMI İLE İLGİLİ HUKUKİ UNSURLAR
§ 2. GEMİ KAVRAMI VE GEMİNİN KİMLİĞİ İLE İLGİLİ UNSURLAR 19
I. Gemi (Ve Geminin Mütemmim Cüzü Ve Teferruatı) 19
II. Ticaret Gemisi Kavramı 24
III. Gemiyi Tanıtan Hukuki Unsurlar 27
1- Bayrak Hakkı 27
2- Geminin Adı 32
3- Bağlama Limanı 33
IV. Gemi Sicili Ve Gemi Evrakı 34
1- Gemilerin Tescilinde Usul 36
2- Tescile Ait Genel Prensip Ve Kurallar 37

a) Tescil Yükümlülüğü 37
b) Gerçeğe Uygunluk 39
c) Gemi Sicilinin Aleniliği (Açıklığı) 40
d) Değişikliklerin Tescili 41
3- Gemilerin Terkini (Silinmesi) 41
a) Talep Üzerine Terkin 41
b) Res'en (Doğrudan) Terkin 43
4- İnşa Halindeki Gemilere Mahsus Sicil (Yapı Sicili) 44
5- Tescile Karşı İtirazlar 47
6- Gemi Evrakı 47
a) Gemi Tasdiknamesi 48
b) Ölçüm Belgesi 48
c) Yola Elverişlilik Belgesi 49
d) Gemi Jurnali 49
§ 3. GEMİ MÜLKİYETİ 50
I. Genel Olarak 50
II. Gemi Mülkiyetinin Kamu Hukuku Sebepleriyle İntikali 54
III. Gemi Mülkiyetinin Özel Hukuk Sebepleriyle İntikali 57
1- Satış Sözleşmesiyle Devir Ve Teslim 59
2- İnşaat Sözleşmesi Ve Mülkiyetin Devri 67
3- Zamanaşımı Ve Gemi Mülkiyetinin İktisabı 69
a) Adi (Olağan) Zamanaşımı 69
b) Fevkalade (Olağanüstü) Zamanaşımı 70
IV. Gemi Mülkiyetinin Kaybı 70
§ 4. GEMİ İPOTEĞİ VE GEMİ ÜZERİNDE İNTİFA HAKKI 72
I. Genel Olarak 72
II. Gemi İpoteği Kavramı 73
III. Gemi İpoteğinin Kurulması 77
IV. Gemi İpoteğinin İçeriği Ve Kapsamı 79
V. Gemi İpotek Alacaklısının Hakları 82
VI. Gemi Malikinin Sahip Olduğu Haklar 84
VII. Gemi İpoteğinin Sükutu (Düşmesi) 85
VIII. Gemi İpoteğinin Türleri 87

1- Akdi Ve Kanuni İpotek 87
2- Birlikte Gemi İpoteği 89
3- Kıymetli Evrak İçin Gemi İpoteği 90
4- Yabancı Para (Döviz Şartı) Üzerine Kurulan İpotekler ... 90
5- Maximal (Azami Haddi Muayyen) İpotek 91
6- İnşa Halindeki Gemiler Üzerinde İpotek 92
IX. Gemi İpoteğinin Paraya Çevrilmesi 93
X. Gemi Üzerinde İntifa Hakkı 94

2.Kısım
DONATAN VE DONATMA İŞTİRAKİ, KAPTAN VE DİĞER GEMİ ADAMLARININ İŞ İLİŞKİLERİ

§ 5. DONATAN 97
I. Donatanın Tanımı Ve Donatan Sıfatının Hukuki Niteliği 97
II. Donatanın Sorumluluğu 100
III. Yabancı Hukuk Sistemlerinde Donatanın Sorumluluğu 107
1- Fransız Abandon (Terk) Sistemi 107
2- İngiliz Sistemi (Belli Miktarla Sorumluluk) 107
3- Amerikan Kıymet Sistemi 108
4- İtalyan Sistemi 109
IV. Donatanın Den Sorumluluğu 109
a) Sınırlı Ayni Sorumluluk (Mahdut Ayni Mesuliyet) 109
b) Sınırlı Kişisel Sorumluluk (Mahdut Şahsi Mesuliyet) .. 109
§ 6. DONATMA İŞTİRAKİ 111
I. Donatma İştirakinin Tarihçesi 111
II. Donatma İştirakinin Tanımı Ve Hukuki Niteliği 112
III. Donatma İştirakinde Ortaklar Arasındaki İç İlişki 115
IV. Donatma İştirakinin Dış İlişkisi 122
V. Donatma İştirakinin İnfisahı 125
VI. Yapı Ortaklığı 127
§ 7. KAPTAN 129
I. Kaptanın Hukuki Durumu (Genel Olarak) 129
II. Kaptanın Kamu Hukuku Bakımından Hukuki Durumu 130
III. Kaptanın Donatanla Arasındaki Hizmet İlişkisi 132

IV. Kaptanın Yükümlülükleri 133
V. Kaptanın Temsil Yetkisi 136
1- Donatanın Temsili 137
a) Gemi Bağlama Limanındayken 137
b) Gemi Bağlama Limanı Dışındayken 138
c) Donatan Namına Yapılan Kredi Muameleleri 139
d) Zorunluluk Halinde Gemi Satışı 139
e) Temsil Yetkisinin Sınırlandırılması 140
f) Temsilin Sonuçları 140
2- Yükle İlgili Olanların Temsili 142
3- Kaptanın Hakları Ve Hizmet İlişkisinin Sona Ermesi 144
§ 8. GEMİ ADAMLARININ ÇALIŞMA İLİŞKİSİ 149
I. Gemi Adamları Kavramı 149
II. Gemi Adamlarının Çalışma İlişkisi Ve Deniz İş Kanununun (DİK'in) Uygulama Alanı 151
III. Deniz İş Sözleşmesi 153
1- Deniz İş Sözleşmesinin Hukuki Niteliği 153
2- Gemi Adamlarının Sorumlulukları 154
3- Gemi Adamlarının Hakları 155
4- Deniz İş Sözleşmesinin Feshi 156

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
DENİZ TİCARET SÖZLEŞMELERİ
1.Kısım
EŞYA TAŞIMA VE NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

§ 9. NAVLUN SÖZLEŞMELERİ VE TÜRLERİ, SÖZLEŞMENİN YAPILMASI 162
I. Navlun Sözleşmesinin Tanımı 162
1- Taşıyan 163
2- Taşıtan 164
3- Yükleten 164
4- Gönderilen 165
II. Navlun Sözleşmesinin Türleri 166
1- Çarter Sözleşmesi 166

a) Seyahat Çarteri 167
b) Zaman Çarteri 167
c) Çıplak Kiralama 168
2- Kırkambar Sözleşmesi 169
II. Navlun Sözleşmesinin Yapılması 170
1- Çarter Sözleşmelerinde 171
2- Kırkambar Sözleşmelerinde 172
§ 10. SEFERE HAZIRLIK VE YÜKLEME İLE İLGİLİ KURALLAR 173
I. Taşıyanın Denize, Yola Ve Yüke Elverişli Gemi Sağlamak Yükümlülüğü 173
1- Denize Elverişli Gemi 174
2- Yola Elverişli Gemi 174
3- Yüke Elverişli Gemi 175
4- Taşıyanın Garanti Yükümlülüğü 175
5- Geminin Yüklemeye Hazır Bulundurulması 177
6- Gemiye Kararlaştırılandan Başka Mal Yüklenmesi 178
7- Kararlaştırılmış Olan Gemi 178
II. Taşıtanın Veya Yükletenin Yüklemeye İlişkin Olarak Yapmaları Gereken İşler 179
1- Yükleme Masrafları 180
2- Bildirme Zorunluluğu 181
3- Güverteye Konacak Eşya 183
4- İstif 184
III. Yüklemede Süre 185
1- Yükleme Süresi 185
2- Sürastarya Süresi 187
3- Bekleme Süresi 189
IV. Bekleme Zorunluluğu Bulunmayan Haller 191
1- Kesin Vade Hali 191
2- Yükletenin Bulunmaması Hali 191
3- Yükleme Tamamlanmadan Yola Çıkma Hali 192
4- Yüklemenin Önce Bitmesi Hali 192
V. Taşıtanın Sözleşmeden Cayması Ve Pişmanlık Navlunu 193

1- Çarter Sözleşmesinde Yolculuk Başlamadan Önce 193
2- Çarter Sözleşmesinde Yolculuk Başladıktan Sonra 195
3- Taşıtan Tarafından Hiç Yük Verilmemesi 197
4- Caymanın Sonuçları 197
5- Kısmi Çarter Sözleşmesinde Cayma 198
VI. Kırkambar Sözleşmesinde Yükleme İle İlgili Hükümler 199
1- Taşıtın Gecikmesi 199
2- Taşıtanın Sözleşmeden Cayması 200
3- Hareket Gününün Mahkemece Belirlenmesi 200
4- Taşıtanın Veya Yükletenin Yükleme İle İlgili Olarak Yapmaları Gereken İşler 201
§ 11. SEFERİN YAPILMASI, BOŞALTMA VE YÜKÜN TESLİMİ İLE İLGİLİ KURALLAR 202
I. Seferin Yapılması 202
II. Boşaltma Yeri ve Boşaltma Masrafları 204
II. Boşaltma Süresi 206
1- Boşaltma Süresi 206
2- Sürastarya Süresi ve Ücreti 207
3- Bekleme Süresi 207
4- Time Sheet 208
IV. Yükün Teslimi 208
1- Teslimin Şekli 208
2- Yükün Teslim Alınmasında Temerrüd 210
3- Kısmi Çarter Sözleşmelerinde Teslim 211
V. Kırkambar Sözleşmesinde Boşaltma ve Teslim 211
§ 12. KONİŞMENTO 212
I. Hukuki Niteliği ve Düzenlenmesi 212
1- Tanımı ve Niteliği 212
2- Düzenlenmesi 213
a. Yükleme Konişmentosu 214
b. Tesellüm Konişmentosu 215
c. Geçici Makbuz 216
d. Aktarmalı (Karma) Taşıma Konişmentosu 216
II. Konişmentonun İçeriği 217

A. Biçimsel İçerik 217
B. Biçimsel Bakımdan Düzenlenmesi 222
1- Emre Yazılı Konişmento 223
2- Nama Yazılı Konişmento 225
3- Hamiline Yazılı Konişmento 225
C. Konişmentonun İçeriği 226
III. Konişmentonun Hükümleri 229
1- Taşıyan - Gönderilen İlişkisinde 229
2- Malların Konişmento Hamiline Teslimi 231
3- Birden Çok Konişmento Örneğinin Varlığı Halinde Mal Teslimi 232
4- Teslim Alma Yetkisi 234
5- Malı Teslim Fonksiyonu 235
§ 13. TAŞIYANIN SORUMLULUĞU VE HAKLARI 237
I. Geminin Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluk .. 237
II. Malların Kayıp ve Hasarından Doğan Sorumluluk 239
1- Sorumluluğun Dayanağı Ve Başlangıcı 239
2- Sorumluluğun Devam Süresi 241
3- Taşıyanın Sorumlu Olduğu Kişiler 242
4- Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluk ... 244
5- Sorumluluğun Sınırlandırılması 246
6- Tazminat Borcunun Kapsamı 248
7- Hak Düşürücü Süre 251
8- Taşıyanın Donatan Olmaması Halinde 252
III. Taşıyanın Sorumluluğunu Kaldıran Haller 252
IV. Taşıyanın Hakları 256
1- Navlun Hakkı 256
2- Navlun Alacağının Muacceliyeti ve Hesaplanması 258
3- Navlun Hakkının Korunması 259
4- Hapis ve Rehin Hakkı 261
§ 14. YOLCULUĞUN BAŞLAMASINA VE DEVAMINA ENGEL OLAN SEBEBLERLE SÖZLEŞMENİN SONA ERMESİ 265
I. Sözleşmenin Kanun Gereği Hükümden Düşmesi 265

II. Taraflardan Birinin Cayma Hakkını Kullanması 267
III. Bazı Özel Hallerde Tarafların Durumu 271
IV. Boşaltma Masrafları 275
V. Kısmi Çarter Veya Kırkambar Sözleşmesi İle Eşya Taşıma Halleri 275
§ 15. EŞYA TAŞIMA (NAVLUN) SÖZLEŞMELERİNDE KONULAN ÖZEL KOŞULLAR (KLOZLAR) 277
I. Emredici Kurallar 277
II. Sözleşme Klozları 279

2. Kısım

§ 16. YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ 285
I. Genel Düşünceler 285
II. Hukuki Niteliği Ve Sözleşmenin Yapılması 286
III. Yolcunun Hak Ve Yükümlülükleri 288
1- Taşınma Hakkı Ve Taşıma Ücreti 288
2- Taşıyanın Kanuni Rehin Hakkı 289
3- Taşınma Hakkının Devri 290
4- Gemi Düzenine Uyma 290
5- Yolcunun Gecikmesi Ve Sonuçları 291
6- Geminin Hareket Zamanı 291
7- Sözleşmenin Hükümden Düşmesi 292
IV. Yolculuğun Başlamasına Veya Devamına Engel Olan Sebepler 293
V. Kira Ve Taşıma Ayrımı 294

3. Kısım

DENİZAŞIRI SATIŞ SÖZLEŞMELERİ

§ 17. SATIŞ SÖZLEŞMELERİ VE DENİZAŞIRI SATIŞ SÖZLEŞMELERİNİN ÖZELLİKLERİ 295
I. Ticaret Kanunumuzun Sistemine Göre Denizaşırı Satışlar 295
II. Satış Sözleşmeleri Ve Denizaşırı Satış Sözleşmelerinin Özellikleri 296

§ 18. BOŞALTMA YERİNDE TESLİM KOŞULUYLA SATIŞ İLE FOB VE CIF SATIŞ 301
A. BOŞALTMA YERİNDE TESLİM KOŞULUYLA SATIŞ 301
I. Sözleşmenin Niteliği Ve Özellikleri 301
II. Özel Taşıma Koşulları 304
1- Malların Yükletildiği Geminin Belirlenmesi Koşulu 305
2- Geminin Hareket Veya Varma Süresinin Belirlenmesi Koşulu 306
3- Satış Konusu Malların Hasarı 307
B. FOB (Free On Board) SATIŞ 307
I. Sözleşmenin Hukuki Niteliği Ve Özellikleri 307
II. FOB Satış Şartında Hasar 309
III. FOB Satış Şartında Masraflar 310
C. CIF (Cost Insurance Freight) SATIŞ 312
I. Sözleşmenin Hukuki Niteliği Ve Özellikleri 312
II. CIF Satışta Satıcının Borçları 314
III. CIF Satışta Alıcının Borçları 319
§ 18. TİCARET KANUNUMUZUN DENİZAŞIRI SATIŞ SÖZLEŞMELERİNİ DÜZENLEME TARZI ÜZERİNDE DÜŞÜNCELER 321

4. Kısım

§ 20. DENİZ ÖDÜNCÜ SÖZLEŞMESİ 325
I. Tanımı Ve Hukuki Niteliği 325
II. Deniz Ödüncünün Koşulları 326
1- Geminin Bağlama Limanı Dışında Bulunması 327
2- Yolculuk Sırasında Yükle İlgililerin Çıkarlarının Korunması 327
3- Navlun Üzerine Deniz Ödüncü 328
4- Deniz Ödüncü Primi 329
III. Şekil Şartları 329
1- Zorunluluk Halinin Belgelenmsi 330
2- Sözleşmenin Düzenlenme Şekli 330
3- Şekil Şartlarına Uyulmaması 331

IV. Deniz Ödüncü Sözleşmesinin Hükümleri 331
1- Vade Ve Faiz 331
2- İhtiyati Ve İcrai Haciz 332
3- Alacaklının Rehin Hakkı 333
4- Kaptanın Koruma Yükümlülüğü 334
§ 21. DENİZ TİCARETİNDE ARACILIK SÖZLEŞMELERİ ... 335
I. Genel Olarak 335
II. Deniz Ticareti Tellallığı (Brokerlık) 335
III. Deniz Ticareti Acentalığı 336
IV. Deniz Ticareti Komisyonculuğu 339
1- Denizaşırı Satışlarda Komisyonculuk 339
2- Denizde Taşıma İşleri Komisyonculuğu 340
V. Diğer Yardımcı Faaliyetler 341
1- Yükleme Ve Boşaltma Müteahhitleri (Stevedore'lar) 341
2- Motorcular (Acconier'lar) 342
§ 22. RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ 342
I. Tanımı Ve Niteliği 342
II. Tarafların Hak Ve Borçları 343

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

1. Kısım

DENİZ KAZALARI

§ 23. MÜŞTEREK VE HUSUSİ AVARYALAR 345
I. Müşterek Avarya Kavramı Ve Tarihçesi 345
1- Hukuki Tanımı 345
2- Müşterek Avarya Fikrinin Gelişimi 345
3- Modern Müşterek Avarya Kurumunun Gelişimi 346
II. Müşterek Avarya Kavramının Hukuki Unsurları 348
1- Tehdit Oluşturan Tehlike 348
2- Tehlike Birliği 349
3- Müşterek Avaryada Kusur 349
4- Fevkalade Fedakarlık 350
5- Müşterek Avarya Hareketinde Amaç 350
6- Faydalı Sonuç 351

III. Müşterek Avarya Halleri 352
1- Denize Yük Vesairenin Atılması 352
2- Geminin Hafifletilmesi 352
3- Geminin Karaya Oturtulması 353
4- Geminin Yüzdürülmesi 353
5- Yangın Söndürülmesi 353
6- Yakıt Yerine Kullanılan Eşya 354
7- Barınma Limanı Masrafları 354
8- Geçici Onarım Masrafları 354
9- Geminin Savunulması Ve Kurtarılması 355
10- Para Sağlanması 355
IV. Hususi Avarya Ve Müşterek Avaryaya Kabul Edilmeyen Hasarlar 355
A. Hususi Avarya Kavramı 355
B. Hususi Avarya Zararlarının Belirlenmesi 358
V. Zararın Belirlenmesi, Garameye Katılma Borcu Ve Tazminat Alacakları 359
1- Müşterek Avarya Zararının Paylaştırılması 359
a) Donatanın Tazminat Hakkı 360
b) Yükle İlgililerin Talep Hakları 360
c) Navlun İçin Tazminat Talep Hakkı 361
2- Garameye Katılma Borcu 361
3- Kanuni Rehin Hakkı 362
a) Gemi Alacaklısı Hakkı 363
b) Yük Alacaklısı Hakkı 363
4- Diğer Kanuni Garantiler 364
a) Geminin Limandan Ayrılamaması 365
b) Kaptan Ve Donatanın Kişisel Sorumluluğu 365
c) Güvence Verilmesi 365
d) İhtiyati Haciz 366
VI. Dispeçin Yapılması 366
1- Dispeçin Yapılacağı Liman 366
2- Dispeçin Niteliği 367
3- Dispeççinin Fonksiyonu Ve Paylaştırma Planı 368

4- Dispeç Usulü 369
5- Dispeçin Onayı, İtiraz Ve Zamanaşımı 369

2. Kısım

§ 24. GEMİ ÇATMALARI 371
I. Gemi Çatmaları Ve Uygulanması Gereken Kurallar 371
II. Çatmalarda Kusur Ve Sorumluluk 376
1- Kusursuz Çatma 376
2- Tek Taraflı Kusur 377
3- Ortak Kusur 378
4- Klavuz Kusuru 379
III. Zararın Belirlenmesi, Tazminat Yükümlülüğü Ve Zamanaşımı 380

3. Kısım

§ 25. DENİZDE KURTARMA VE YARDIM 383
I. Kurtarma Ve Yardım İşlerinde Uygulanması Gereken Kurallar . 383
1- Kurtarma Ve Yardım Kurallarının Gelişmesi 383
2- Yürürlükteki Hukuka Göre Uygulanması Gereken Kurallar 384
3- Ücret İlişkisinin Hukuki Dayanağı 385
II. Kurtarma Ve Yardım Faaliyetleri Ücret Koşulları 385
III. Kurtarma Ve Yardım Ücretinin Belirlenmesi 389
IV. Kurtarma Ve Yardım Ücretinin Paylaşılması 391
1- Aynı Donatanın Birden Çok Gemileri Arasındaki Yardım 391
2- Donatan Ve Yükle İlgililere Karşı Talep Hakları Ve Güvence 392
3- Alacak Hakları İçin Zamanaşımı 394
V. Enkaz Kaldırılması 394

BEŞİNCİ BÖLÜM

§ 26. GEMİ VE YÜK ALACAKLILARI - CEBRİ İCRA 396
I. Gemi Alacaklısı Kavramı Ve Bu Sıfatı Veren Alacaklar 396
II. Gemi Alacaklısı Hakkında Rehnin Konusu 399

1- Gemi Ve Teferruatı 399
2- Navlun 399
3- Surrogat 400
III. Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Sonuçları 400
IV.Cebri İcra 402
1- Rehnin Paraya Çevrilmesi 402
2- İhtiyati Haciz 402
3- Ayni Ve Şahsi Sorumluluk 403
4- Rehin Hakkının Son Bulması 405
V. Yük Alacaklısı Kavramı Ve Bu Sıfatı Veren Alacaklarla Bunların Dereceleri 405

ALTINCI BÖLÜM
DENİZCİLİK RİZİKOLARINA KARŞI SİGORTALAR
(Deniz Sigortlarının Genel Prensip Ve Kuralları)

§ 27. SİGORTA SÖZLEŞMESİYLE OLUŞAN HUKUKİ İLİŞKİ 411
I. Sözleşmenin Niteliği, Düzenlenmesi Ve Sigorta Poliçesi 411
1- Sözleşmenin Niteliği 411
2- Sözleşmenin Yapılması 413
3- Sigorta Poliçesi 415
a) Türk Poliçesi 417
b) İngiliz Poliçesi 417
II. Sigorta Konusu 418
1- Gemi 420
2- Navlun, Yük Ve Diğer Sigorta Konuları 420
3- Sigorta Konularında Değer Belirlemesi 421
III. Deniz Rizikoları 422
A. Genel Olarak Deniz Rizikosu 422
B. Deniz Sigortalarında Bazı Önemli Rizikolar 426
1- Batma (Sinking or foundering at sea) 426
2- Gaiplik (Missing) 426
3- Karaya Oturma (Stranding, agrounding) 427
4- Çatma (Collision) 427

5- Yangın Ve Patlama 428
6- Diğer Rizikolar 428
IV. Sözleşmenin Yapıldığı Andaki Bildirim Yükümlülüğü 428
1- Bildirim Yükümlülüğünün Niteliği 428
2- Bildirim Yükümlülüğünün İhlali Ve Sonuçları 431
§ 28. SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN HÜKÜMLERİ
(Sigorta Sözleşmesi İlişkisinin Hukuki Sonuçları) 432
I. Sigortalının Sigorta Sözleşmesinden Doğan Yükümlülükleri 432
1- Prim Ödeme Borcu 432
2- Rizikoyu Değiştirmemek Borcu 433
3- Bildirim Yükümlülükleri 434
4- Koruma Önlemleri Alma Yükümlülüğü 435
II. Sigortacının Sigorta Sözleşmesinden Doğan Yükümlülükleri .. 435
1- Zararın Kapsamı 436
2- Zararın Ödenmesi 442
3- Ristorno 445
4- Sigorta Edilen Şeyin Temliki 446
III. Sigortacının Halefiyete İlişkin Rücu Hakkı 447
§ 29. KLÜP SİGORTALARI 449

BİBLİYOGRAFYA 454
KAVRAM ENDEKSİ..... 463
Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayın Listesi (1985-1994)..... 495

KISALTMALAR

ABD.	:	Ankara Barosu Dergisi
AD.	:	Adalet Dergisi
a.g.e.	:	adı geçen eser
a.g.m.	:	adı geçen makele
BATIDER	:	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
bak.	:	bakınız
BGB	:	Bürgerliches Gesetzbuch (Alman Medeni Hukuku)
BGE	:	İsviçre Federal Mahkeme Kararları
BK.	:	Borçlar Kanunu
C.	:	Cilt
CUMK	:	Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu
Contrario	:	aksi kavram (muhalif mefhum)
DBK	:	Denizcilik Bankası Kanunu
DCMK	:	Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun
DEÜHFD	:	Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
DİK	:	Deniz İş Kanunu
DKGA	:	Türk Denizcilik Kütüğü ve Gemi Adamları Sınavları hk. Talimatname
DZMK	:	Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu
f.	:	fıkra
F.P.A.	:	Institute Clauses. Deniz Sigortacıları Milletlerarası Birliği Sigorta Şartları
GA.Niz.	:	Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Nizamname
GBŞ.Niz.	:	Gemi Bayrak Şahadetnamesi Hakkında Nizamname
GS.Niz.	:	Gemi Sicili Nizamnamesi
HGB	:	Handels Gesetzbuch (Alman Ticaret Hukuku)
hk.	:	hakkında
HUMK	:	Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu
İc.ve İf.K.	:	İcra ve İflas Kanunu
İBD	:	İstanbul Barosu Dergisi
Ibidem	:	aynı eser veya eserler
İHFM	:	İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası
İKİD	:	İlmi ve Kazai İçtihatlar Dergisi
Incoterms	:	Milletlerarası Ticaret Odası Milletlerarası Ticaret Terimleri
İst.Lim.Niz.	:	İstanbul Liman Nizamnamesi
İzm.Lim.Niz.	:	İzmir Liman Nizamnamesi
K.	:	Kanun
Karş.	:	Karşılaştır

K.K.	:	Kabotaj Kanunu
Klav.Eh.Tal.	:	Klavuz Ehliyetleri Hakkında Talimatname
Lim.B.Ölç.Tal.	:	Liman Başkanlıklarının Ölçmeye Yetkili Bulundukları Gemilerin Ölçüleri ve Hesapları hakkında Talimatname
mad.	:	madde
MHAD	:	Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi
MK.	:	Medeni Kanun
Niz.	:	Nizamname
No.	:	Numara
RG.	:	Resmi Gazete
RGE	:	Reicshsgerichtszeitung, Alman Temyiz Mahkemesi Karar Dergisi
S.	:	Sayı
sf.	:	Sahife
SŞ.Tal.	:	Sigortacılığın ve Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi Hakkında Kanunun Sureti Tatbikiyesini Mübeyyin Talimatname
SJZ	:	Schweizerische Wuristen Zeitung
SE.Niz.	:	Gemilerde Yolcuların Sıhhi Emniyeti Hakkında Nizamname
SŞK.	:	Sigortacılığın ve Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi Hakkında Kanun
Tal.	:	Talimatname
TTDK	:	Temyiz Ticaret Dairesi Kararları
TK.	:	Türk Ticaret Kanunu
Tat.K.	:	Türk Ticaret Kanununun Meriyet ve Tatbik Şekli Hakkında Kanun
Teh.Eşya Tüz.	:	Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük
TG.Ölç.Tüz.	:	Ticaret Gemilerinin Ölçme Tüzüğü
TS.Niz.	:	Ticaret Sicili Nizamnamesi
Tüz.	:	Tüzük
vd.	:	ve devamı
vs.	:	ve saire
Y.A.R.	:	York-Anvers Kuralları
Y.HGK.	:	Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
Y.İBK.	:	Yargıtay İçtihatları Birleştirme Kararı
YKD.	:	Yargıtay Kararları Dergisi
Y.11.HD.	:	Yargıtay Onbirinci Hukuk Dairesi
Y.TD.	:	Yargıtay Ticaret Dairesi
Yön.	:	Yönetmelik

BİRİNCİ BÖLÜM

GİRİŞ

§ 1

DENİZ TİCARET HUKUKUNUN MAHİYETİ VE KONUSU, ÖZELLİĞİ, TARİHÇESİ VE KAYNAKLARI

I. DENİZ TİCARET HUKUKUNUN MAHİYETİ VE KONUSU

1. Uluslararası ilişkilerde deniz yolunun büyük önemi, tartışmasız bir gerçektir. Tarih, uygarlığın deniz kıyılarında geliştiğini ve birçok siyasi ve askeri mücadelelerinin ya belirli deniz yolları veya deniz yolları ile ilgili bölgeler üzerinde egemenlik sağlamak için yapıldığını göstermektedir.

Deniz yolu insanlararası ilişkilerde eskiden olduğu gibi bugün de aynı önemini korumakta ve istatistikler, uluslararası ticaretin en önemli kısmının denizyolu ile yapıldığını göstermektedir. Memleketimiz sınırlarının 3/4 'nün denizle çevrili bulunduğu gözönüne getirildiğinde, yukarıdan beri söylenenlerin biz Türkler için olan önemi bir kat daha artacaktır. Denizyolunun artan önemi iki sebepten ileri gelmektedir: Ön planda denizyolu ile yapılan taşımaların, kara ve hava yolları ile yapılanlarla karşılaştırılamayacak derecede büyük ölçeklerde mal ve insan taşımasına elverişli olmasıdır. Ayrıca buna, taşıma işi büyükçe tonajda gemilerle yapıldığı taktirde, diğer taşıma araçlarına göre bir dereceye kadar daha büyük bir güvenin sağlanabilmesi olanağını da eklemek gerekir. Bundan başka; buhar ve motor gücünün taşıma araçlarında kullanılması ile artan hızla deniz taşımasında zaman kaybı da önlenmiş olmaktadır. Bu hızla tüccar, denizyolu ile büyük mal kitlelerini istediği piyasaya kendisi için fiyat bakımından en uygun bir

zamanda sürebilmek olanağını bulabilmektedir. Bugünün yolcuları için de, denizaşırı yolculuk, en uzak mesafelere kadar dahi sağlanan her türlü konfor ile birkaç günlük dinlenme ve tatil yapmaktan ibaret olmuştur.

Diğer yandan denizyolu ile yapılan çeşitli taşıma; gemilerin denizde seyri, yükleme, boşaltma ve kılavuz işleri limanlara giriş ve çıkış, deniz kazalarının önlenmesi, zarar ve ziyanın paylaşılması gibi bütün bu tür faaliyetleri düzenleyici ve bu işin özelliklerine uygun kurallara öteden beri gereksinme hissettirmiştir. Bundan başka, denizyolu, devletlerin kendi limanları arasında olduğu kadar uluslararası ilişkilerde de ortak bir yol olduğundan, bu kuralların mümkün olduğu kadar yeknesak olması uygulama bakımından yararlı ve gereklidir. Bundan dolayı her devletin kendi hukuk düzeninde kara sularına, gemilerinin seyrine ve kontrolüne, liman nizamlarına, gemi adamlarının tabi oldukları hizmet statüsüne ilişkin hükümler; denizle ilgili diğer devletlerin de mevzuatında küçük farklarla rastlanabilen kurallar olup, ana hatları bakımından birbirine çok benzemektedir. Zira devletin deniz mevzuatının ortak ve doğal kaynağı deniz taşıması tekniğidir[1] .

2. Deniz taşıması ile ilgili bütün kurallar Deniz Hukuku veya Deniz taşıma hukuku kavramı altında toplanır: Denizci devletlerin hukuk dillerinde (Seerecht, droit maritime, maritime law gibi terimlerle) aynı anlamda ifade olunan deniz hukuku, denizde seyrüsefere ait hukuktur ve en geniş anlamı ile Taşıma Hukukunun bir parçasıdır[2] ; yani kara taşıma (transport) hukuku, demiryolu taşıma (transport) hukuku ve hava taşıma (transport) hukuku gibi, taşıma hukukunda özel bir daldır.

Diğer yandan deniz hukuku, bu kavram altında nitelikleri bakımından birbirinden tamamı ile ayrı kurallar toplandığından

---

[1] bak. §1.II.

[2] bak. Wüstendörfer H., Neuzeitliches Seehandelsrecht Tübingen 1950, sf.7.

ötedenberi klasik incelemede kolaylığı sağlamak için ilk önce iki ana gruba ve sonra da diğer tali gruplara ayrılmaktadır.

A) Deniz Kamu Hukuku : Burada söz konusu olan hukuk kuralları, nitelikleri bakımından kamu hukuku kurallarıdır. Deniz devlet hukuku; kara sularının sınırları ve genişliği, abluka ve özellikle savaş zamanında tarafsız gemilerle düşman gemilerinin ve bunların yüklerinin tabi tutulduğu düzen ve kurallardır. Deniz idare hukuku; gemilerin bayrak hukuku, ölçme ve tescilleri, denizlerde ve limanlarda seyrüsefer düzeni, deniz kazalarının incelenmesi, önlenmesi ve denetlenmesine ilişkin kuralların bütünüdür. Deniz ceza hukuku; deniz taşımacılığında (örneğin bayrak hakkının ihlali, taşıma düzenine aykırı hareketler) gibi suç teşkil eden eylemlerle bunlara uygulanacak yaptırımlara ilişkin kurallardır. Deniz usul hukuku; deniz uyuşmazlıklarında yetkili mahkemenin belirlenmesi, gemilerin haczi, cebri icra vb gibi usule ilişkin kuralların bütünüdür. Sosyal deniz hukuku; deniz iş sözleşmelerine, gemilerdeki sosyal ve sıhhi çalışma koşullarının sağlanmasına, deniz işçilerinin sosyal sigortalarına ilişkin hükümleri içerir. Bütün bu hükümler, doğrudan doğruya deniz ticaret hukukunun konusunu oluşturmamakla beraber, deniz ticaretinde yapılan hukuki işlemlere yaptıkları önemli etkinin de daima gözönünde tutulması gerekir.

B) Deniz Özel Hukuku (Deniz Ticaret Hukuku): Deniz ticareti ile doğrudan doğruya ilgili hukuk kurallarının bütünü, yani asıl deniz ticaret hukuku bu kitabın konusudur. Gemiler üzerindeki mülkiyet, rehin, ipotek ve ortaklık hakları, gemilerin tescil ve terkin işlemleri, deniz ticaret sözleşmeleri gibi, kişilerin denizcilik ve deniz ticareti faaliyetleri sebebi ile aralarındaki hukuki ilişkileri düzenleyen kurallar deniz ticaret hukukunun konusuna girer ve bu kuralların bütünü Deniz ticaret hukukunu oluşturur. Deniz ticaret hukukunun bu özel hükümlerinin başlıca kaynağı Ticaret Kanunumuz'un 4. kitabı olan "Deniz Ticareti" kısmıdır[3]. Bununla beraber bu kurallar yanında

---

[3] bak.§.1.IV.

(örneğin gemi mülkiyetinin intikalinde, ipotek işlerinde veya deniz ticaret sözleşmelerinde) Borçlar Hukuk ile Medeni Hukukun ve Ticaret Hukukunun genel hükümleri yer alarak, çok geniş uygulama alanı bulur. Bundan dolayı bu genel hükümlere tamamı ile hakim olacak derecede sağlam bir bilgi sahibi olmadan, deniz ticaret hukukunun çeşitli problemlerini kavramak ve inceliklerine girerek bunları çözmek olanaksızdır .

Yukarıda belirtilen anlamda deniz ticaret hukuku, deniz hukuku'nun özel bir koludur. Bu itibarla deniz ticaretine ilişkin problemler incelenirken deniz kamu hukuku kurallarının da daima gözönünde tutulması gerekir. Bununla beraber deniz ticaret hukuku, kişilerin deniz ticareti faaliyetleri dolayısıyle aralarındaki özel ilişkileri düzenleyen kuralların bütünü olduğuna göre, özel hukuk alanına giren bir bilim dalı olarak, ön planda ticaret hukukunun özel bir bölümü anlamında incelenme konusudur.

II. DENİZ TİCARET HUKUKUN ÖZELLİKLERİ

1- Deniz ticaret hukuku eski devirlerden beri deniz ticaretinde rizikonun mümkün olduğu kadar azaltılması ve dolayısıyla deniz ticaretinde güvenin sağlanması amacını güden kuralların bütünü olarak nitelendirilebilir. Zira gemi ile yük, mürettebat ile yolcular, bilhassa modern meteoroloji ve haberleşme imkanlarının sağladığı deniz taşıma tekniğinin bugünkü gelişmiş durumuna rağmen açık denizde ve yabancı limanlarda (sis, fırtına, yangın, deniz haydutluğu veya yükleme ve boşaltma bakımından büyük zorluklar doğuran grevler gibi) çeşitli tehlikelerle karşı karşıya bulunmaktadır. Bu itibarla özellikle geminin donatanı, taşıyan ve taşıtan ilgili bulundukları kıymetler bakımından büyük bir sermaye ve sorumluluk rizikosunun ezici ağırlığı altındadırlar. Bütün bu tehlikeler, deniz ticaret hukukunun bünyesinde önemli etkileri bulunan etkenlerdir. Bu tehlikeler karşısında, deniz taşımasına tahsis edilen (en geniş anlamda) sermaye ve donanım gibi değerlerin korunması amacı ile deniz hukukunda pek eski zamanlardan

beri birlik düşüncesi doğmuştur. Daha ortaçağların başından itibaren deniz taşımasında ve her yerde bir işletme ortaklığına rastlanır. Bundan dolayı deniz ticaret hukuku deniz tehlikeleri ile ortak mücadeleyi, zararların ortaklaşa önlenmesini veya mümkün olduğu kadar azaltılmasını sağlayacak birçok özel hükümleri içermektedir.

2- Deniz ticaret hukukunun diğer karakteristik bir niteliği de, teknik ve ekonominin birbirleri ile olan yakın ilişkilerini bir arada ele almasıdır. Zira deniz ticaretine (yani denizde kazanç amacı ile) tahsis edilen sermayenin azami randımanlı olarak kullanılması gemi inşaat ve taşıma tekniğinin gelişmesine bağlıdır. Bundan dolayı deniz ticaret hukuku teknik ve ekonominin ilerlemesine paralel bir gelişme kaydettiği için (Medeni hukuk, Borçlar hukuku ve hatta Ticaret hukukuna göre) daha dinamik (ve bir bakıma göre son derece hareketli) bir özellik taşımaktadır.

3- Diğer yandan deniz ticaret hukuku uluslararası (enternasyonal) bir nitelik taşır; zira deniz yolu ortak bir uluslararası taşıma yoludur. Bundan başka; deniz ticaretinde ekonomik kurallar (deniz ekonomisi) ve taşıma tekniği aşağı yukarı bütün milletlerde aynıdır. Bugün deniz ticaretinde serbest rekabet, ancak denizlerde ileri bir ekonomik (ticari) işletme ve taşıma tekniğinin her yerde aynı düzeyde tutulması ile mümkün olabilmektedir. Bu sebepten dolayı deniz adetleri ve deniz hukukuna ilişkin kurallar ve hükümler bilhassa Ortaçağdan itibaren bir kıyı ülkesinden diğerine geçmiştir. Birçok kural uluslararası kurallar halinde devletler arasında yapılan andlaşmalarla gelişerek benimsendiği gibi hatta bizde (ileride özel konuların incelenmesinde görüleceği üzere) bu uluslararası andlaşmalar iç hukuka da sokularak kanun hükmü niteliğini almış bulunmaktadır [4].

---

[4] bak. §. I, III ve IV.

III. DENİZ TİCARET HUKUKUNUN TARİHÇESİ

Deniz ticaret hukuku (hava ve uzay hukuku gibi) son zamanlarda doğup gelişen bir hukuk değildir. Denizle ilgili ve deniz ticareti ile uğraşan toplumlarda çok eski zamanlardan beri deniz ticaretini düzenleyen kurallara rastlanır. Deniz Ticaret Hukukunun bugünkü gelişmiş durumunda çeşitli kuralların özelliklerinin anlaşılabilmesi için, (etraflı bir inceleme konumuz dışında kalmakla beraber) bunların zaman içerisinde geçirdikleri değişikliğin daima gözönünde tutulması gerekir. Deniz ticaret hukukunun gelişmesini belirli dönemlerde anahatları ile inceleyerek bunları kısaca belirten bir tablo çizmek mümkündür.

1- Çok eski zamanlarda deniz ticaretini düzenleyen kurallar yazılı kanunlarda değil, öteden beri teamüli kural olarak kullanılan adetler halindedir (deniz adetleri). Deniz adetleri ilk devirlerden beri uluslararası (entenasyonal) bir karakter taşımaktadır; zira denizyolu eskiden beri uluslararası ilişkilerin oluşmasında ve gelişmesinde en önemli bir faktör olmuştur. Bu itibarla, deniz adetleri her yerde birbirine benzemektedir[5]. Deniz adetleri bugün dahi önemlerini korumaktadırlar[6].

2- Romalılarda deniz taşımasına ilişkin özel hükümler olarak, kısmen Yunan hukukundan alınan bazı kurallara rastlanır. Asırlar boyunca uygulanagelen bu kurallar, bugün dahi modern deniz ticaret hukukunda bazı hukuki esasların kaynağı ve ana temelidir: Örneğin, Deniz ödüncü "faenus nauticum"[7]; bir deniz ticaret işletmesinin kendisine kredi temini için yaptığı bir kredi işlemi biçimidir. Deniz ödüncü kurumu; eski deniz ticaretindeki önemli fonksiyonları ile olmasa bile, bugün dahi modern mevzuatta yer almaktadır[8]. Yine Roma hukukunda ortaya çıkan diğer kurala göre "receptum nautarum", gemici

---

5 bak. Göknil M.N., Deniz Ticaret Hukuku 2.tabı, Ankara, sf.7 vd.

6 bak. §. 17, 18 ve 19; § 23, 24 ve 25.

7 Dig. 22,2; Cod.4,33 bak. Sohm R., Institutiones (Geschihte und Sysytem des Römischen Privatrechts) 17.Aufl 1926, sf.394.

8 bak. aşağıda §.20.

kaptan ve aynı zamanda donatan teslim edilen yükün hasara uğramasından dolayı sorumlu tutulurdu. Fakat bu hasarın doğal afetler sebebiyle doğduğunu kanıtladığı taktirde sorumluluktan kurtulurdu[9]. Bundan başka eski Rodos hukukunda ortaya çıkan diğer önemli bir kurala göre "Lex Rhodia de jactu"[10] donatan veya kaptan, geminin veya yükün müşterek bir tehlikeden kurtarılması için bazı fedakarlığa katlandığı taktirde, bu zararın telafisinde bütün ilgililer de fedakarlığı (zararı) birlikte paylaşmalı idiler. Sonraları da asırlar boyunca teamül halinde uygulanagelen bu kural, mevzuatımızdaki "Müşterek Avarya" kurumu ile bugün dahi yaşamaktadır[11].

3- Ortaçağ'da deniz hukukunun Akdeniz çevresinde, Batı ve Kuzey Avrupa sahil bölgelerinde yerel hukuk olarak geliştiği görülür. Bu safhada; ana hatları ile birbirlerine benzeyen ve kıyı şehirlerinde teamüli olarak uygulanan hukuk kuralları ilk defa deniz ticareti ile ilgili adetler ve mahkeme içtihatları şeklinde bir arada toplanmaktadır. Buna ilk örnek Akdeniz çevresinde "Consolat del mar" (13 üncü ve 14 üncüyüzyıllar) Barcelona Deniz Mahkemesinin kararlarıdır. Kuzey Avrupa sahil bölgesinde ise "Oleron" Adası Deniz Mahkemesinin 12 inci ve 13 üncü yüzyıllarda yayımlanan kararlarının "Rolles des Jugements d'Oleron" adı altında 15 inci yüzyıldan itibaren Kuzey Avrupa'nın kıyı (Hansa) şehirlerinde teamüli kaideler halinde uygulandığı görülür.

4- Yeni zamanlarda devlet gücünün merkezileşmesi ile başlıyan "Kodifikasyon hareketleri" sonucu, deniz ticareti ile ilgili kurallar toplu bir bütün olarak kanunnameler halinde yürürlüğe sokulmaktadırlar. Bunların tarihi gelişme bakımından ilki ve en önemlisi, Fransa'da 14 üncü Louis zamanında yürürlüğe sokulan 1681 tarihli meşhur "Ordonnace de la marine" (Fransız Deniz Nizamnamesi) olup bu devir için önemli bir yenilik getirmiştir. Bu nizamnamenin içinde deniz

---

[9] Dig. 4,9 bak Jörs/Kunkel, Sohm R., 1926, sf.451.

[10] Dig. 14,2: Jörs/Kunkel: Sohm R, 1926, sf.71, 432.

[11] bak. aşağıda §.23.

hukuku ile ilgili özel hukuk ve kamu hukuku kuralları aynı zamanda yer almaktadır. Bu nizamname hükümlerine sonradan yapılan Fransız Ticaret Kanunu (Code de commerce) nda ana hatları ile yer verilmiştir. Alman hukuk çevresinde 1794 tarihinde yürürlüğe giren "Das Preussische Allgemeine Landrecht" (Prusya Umumi Eyalet Kanunu) Alman Deniz Hukukuna ilişkin etraflı hükümleri içeriyordu. Bu kanun daha sonraları 1861 tarihli Alman Ticaret Kanunu (Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch) nun deniz ticaretine ilişkin 5 inci kitabına temel olmuş ve bunun yerini bugünkü Ticaret Kanunumuzun ana kaynağı olan 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu (Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich) nun deniz ticaretine ilişkin hükümleri içeren 4 üncü kitabı almıştır. Bütün bunlardan başka; özellikle 19 uncu yüzyılın ikinci yarısından sonra (gemi inşaatının ilerlemesi ile deniz araçlarında buhar ve motor kuvvetinin kullanılması, büyük deniz işletmelerine yeni kredi ve organizasyon sistemlerinin etkisi gibi) teknik ve ekonomide ortaya çıkan büyük değişiklikler ve ilerlemeler, bu kanunların yanında birçok özel kanun ve düzenlemelerin de yürürlüğe sokulmasını gerekli kıldığı gibi, bugün dahi bunlarla birlikte deniz ticaretinde (sırası geldikçe görüleceği üzere) halen çeşitli teamüli kural da uygulama alanı bulmaktadır.

5- Türkiye'ye gelince: Elimizde düzenli ve doğru kaynaklar olmamakla beraber ilk zamanlarda (özellikle yelkenli devrinde) kullanılan terimlerden çoğunun İtalyancadan ve dolayısı ile latinceden gelmiş olmasına bakılırsa[12] Bizans ve (dolayısı ile Roma) hukukunun çeşitli kurallarının deniz ticaretinde uygulandığı kabul edilebilir. Rodos, Venedik ve Cenevizlilerle olan çeşitli savaş ve diğer ilişkiler de bunu etkilemiştir. Deniz davaları ilk önceleri bizzat tüccarlardan kurulan "hakem heyetleri"ince halledilmekte, ancak verilen hükümler, mahkeme kararından çok bir tür tahkimname ve uzlaştırma kararları niteliğinde idi. Bu kararlar eski şer'iye mahkemelerinde temyiz edilebilirdi. Daha sonraları deniz uyuşmazlıklarının çözümü, bir liman başkanının başkanlığı altında, bir deniz subayı bir müftü ve çeşitli tüccardan oluşan

---

[12] bak. Göknil M.N., sf.14.

"liman meclisine" bırakılmış olup, uyuşmazlığın taraflarından biri yabancı ise meclise iki yabancı tüccar üye ile bir tercümanın da katılması şarttı[13].

Türkiye'de modern bir deniz ticaret hukuku yaratılması düşüncesi 1839 tarihinden itibaren Tanzimatın yenileşme akımları ile başlar. Memleketin genel kültür hayatına ve yenileşme akımlarına etkili olan Fransız kültürünün etkisi altında bizde deniz hukukuna ait ilk sistematik kanun (kodifikasyon), o tarihlerde deniz mevzuatına örnek olabilecek yeni ve gelişmiş bir kodifikasyon olarak özellikle Akdeniz hukuk çevresini (1882 tarihli İtalyan Ticaret Kanununu) etkileyen 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu (Code de commerce) nun II inci kitabından -bir iki kısım dışında- hemen olduğu gibi alınan 1864 tarihli "Kanunname-i Ticareti Bahriye" (Deniz Ticaret Kanunu)dur. Bu kanunun yayımlanması ertesinde deniz uyuşmazlıklarının çözümü için bir de "Ticaret Bahriye Mahkemesi" kurularak, deniz ticaret hukukumuz o devrin ihtiyaçlarına uygun duruma getirildi. Bu kanun uzun süre yürürlükte kalarak, deniz uyuşmazlıklarının çözümünde uygulandı.

Bu yüzyılın başlarından itibaren ve özellikle 1 inci Dünya Savaşından sonra yeniden bir kanun yapma gereksinmesi hissedilerek 1864 tarihli kanununun yerini Cumhuriyet devrinde 20.5.1929 tarihli "Deniz Ticaret Kanunu" aldı. Bu yeni kanun yapma işi ile deniz ticaret hukukumuzda kaynak ve dolayısıyle sistem bakımından doğan bu büyük değişikliğin gözden kaçırılmaması gerekir; zira 1864 tarihli Deniz Ticaret Kanunu'nun kaynağı Fransız Ticaret Kanunu (Code de commerce) iken, 21.11.1929 tarihinde yürürlüğe giren Deniz Ticaret Kanunu[14] 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu (HGB)nun 4 üncü kitabından hemen aynı şekilde alınmıştır. Bu aynen almaya sebep olarak; yeni kaynak kanunun daha gelişmiş yeni ve pratik esasları içermesi ve bundan dolayı deniz ticaret faaliyetlerine ve yeni hukuk

---

[13] bak. Göknil M.N., sf.15.

[14] Yukarıda sözü geçen bak.§.1.III. 4.

anlayışına tamamen uygun bulunduğu belirtiliyordu[15]. Diğer taraftan 1924 tarihli Mahkeme Teşkilat Kanunu ile; deniz uyuşmazlıklarının halli, ticaret mahkemesi olan yerlerde ticaret mahkemesine, olmayan yerlerde ise hukuk mahkemelerine bırakılarak, yukarıda sözü geçen Ticaret Bahriye Mahkemesi de kaldırılmıştı.

Bu kanunun kaynağı 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu olmakla beraber, Almanya bu arada o tarihten beri deniz hukukunu ıslah yolunda birçok değişiklik yapmıştı. Deniz hukukumuzun, zamanın gereklerine uygun bir şekilde ıslahı; özellikle dil, terim ve düzen bakımından yanlışlıklarının düzeltilmesi, uzun zaman süren uygulamada görülen birçok güçlükler sebebiyle bir gereklilik halini almıştı. Profesör Ernst E.Hirsch tarafından uzun ve yorucu bir çalışma neticesinde hazırlanan yeni Ticaret Kanunu Tasarısı 17.11.1951 tarihli hükümet gerekçesi ile Büyük Millet Meclisine sevkedildi. Bu yenileme işinde (tasarının hükümet gerekçesine göre) kısaca şu noktalar gözönünde tutulmuştu:

Kanunun içerdiği hükümlerin düzenlenmesi ve sıralanmasında mümkün olduğu kadar Medeni Kanunla Borçlar Kanunundaki yöntem izlenerek Ticaret Kanunu ile diğer mevzuat arasındaki ahenksizlik ortadan kaldırılmaya çalışılmıştı. Özellikle temel kavramlara ilişkin hükümlere dil ve uslup bakımından daha anlaşılır bir şekil verilmeye çalışılarak bu kavramların Medeni Kanun, Borçlar Kanunu ve Ticaret Kanununun genel hükümlerindeki terimlerle uygun olması sağlanmaya çalışılmıştı. Özellikle devletin katılmakta olduğu uluslararası anlaşmalarda ve deniz hukukunda bugün hakim bir rol oynayan Anglo-Sakson hukukuna uygun hükümler getirilmek suretiyle kanunun modern ihtiyaçlara uyacak bir şekilde yenilenmesi yönüne gidilmişti[16]. Bu arada Tasarı, Adalet Bakanlığınca kurulan bir komisyon tarafından pek kısa bir süre içinde tekrar gözden geçirilerek; esaslarında olmasa da, uslubu ve ayrıntıdaki hükümleri bakımından üzerinde yapılan son

---

[15] bak. 1929 tarihli Kanunun Hükümet Gerekçesi ile Adliye Encümeni Mazbatası.
[16] bak. Hükümet Gerekçesi.

düzeltmelerle 20 Haziran 1956 tarihinde Büyük Millet Meclisince kabul edilerek ve 1 Ocak 1957 tarihinde 6762 sayılı **Türk Ticaret Kanunu** olarak yürürlüğe girmiştir.

Bu suretle yürürlüğe giren Ticaret Kanununun içerdiği hükümler, bir bütün oluşturarak, deniz ticaretine ayrılan 4 üncü kitabı 20.5.1926 tarihli Deniz Ticaret Kanununun yerini almıştır[17]. Yukarıdan beri belirtilen bu yenileme işinde, Kanunun gerekçesinde gözönünde tutulduğu bildirilen esasların ne dereceye kadar gerçekleştirildiği konusu üzerinde etraflı bir fikir beyanı bu kitabın konusu dışında kalmakla beraber, yeni kanunun sistem, uslup, terim ve özellikle deniz ticaretinin bugünkü ihtiyaçlarına uygun hükümler içermesi bakımından; eskisine göre çok gelişmiş olduğunu kabul etmek gerekir. Kanunun içerdiği ana hükümler, teori ve uygulamanın hakim düşünceleri ve içtihatları ile birlikte bu kitabın konusunu oluşturur. Ayrıca Ticaret Kanunu ile ilgili özel kanunlar ve dahil bulunduğumuz uluslararası andlaşmalar, konu ile ilgili tüzükler ve yönetmelikler de bu hükümler ile birlikte pozitif "Türk Deniz Ticaret Hukuku"nun ayrılmaz bir parçası ve kaynağıdırlar[18].

IV. DENİZ TİCARET HUKUKUNUN KAYNAKLARI

1- Bugün yürürlükte olan Deniz Ticaret Hukukumuzun ana kaynağını 6762 sayılı yeni "Türk Ticaret Kanunu"nun 4 üncü kitabı olan "Deniz Ticaret" kısmı teşkil eder. Bununla beraber, deniz ticaret hukuku niteliği bakımından Deniz Özel Hukuku olduğuna göre, deniz ticaret hukukunun (yani Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ilişkin 4 üncü kitabının) özel kurallarının yanında, Borçlar Hukukunun, Medeni Hukukun ve Ticaret Hukukunun genel kuralları geniş bir uygulama alanı bulmaktadır[19]. Bu itibarla deniz özel hukuku olarak Ticaret Kanunumuz'un deniz ticaretine ait 4 üncü kitabı: Ticaret Kanununun

---

17 Hükümet Gerekçesi, No:34.
18 bak. takip eden kısım §.1, 4.
19 bak. yukarıda §.1. 2B.

genel hükümleri gibi, Ticaret Kanunumuzun 1 inci maddesi anlamında Türk Medeni Kanununun ayrılmaz bir parçasıdır. Diğer yandan deniz ticaret hukukunun ana kaynağını oluşturan özel hükümleri (yani Ticaret Kanununun 4 üncü kitabını oluşturan kuralların) nasıl uygulanacağı, Ticaret Kanunu ile birlikte 1.1.1957 tarihinde yürürlüğe giren "Türk Ticaret Kanunun'nun Mer'iyet ve tatbik şekli hakkındaki 6763 sayılı Kanunun" 29 uncu ve bunu izleyen maddeleri hükümleri ile düzenlenmiştir. Özellikle bu kanunun 41. ve 42. maddeleri hükümleri ile, Medeni Kanunla Borçlar Kanunu'nun ve İcra ve İflas Kanunu'nun deniz ticaret faaliyetlerinde daha önceden uygulanagelmekte olan hükümleri, deniz ticaret işlerinin özelliklerine uygun şekilde esaslı değişikliklere uğramıştır.

2- Deniz ticaret hukukumuz için Ticaret Kanunumuzun 4 üncü kitabı olan "Deniz Ticaret Kısmı" ana kaynak olmakla beraber; mevzuatımızdaki denizcilikle ilgili diğer özel hükümler en geniş anlamda Deniz Hukuku'nun diğer özel hükümleri[20] olarak yukarıda sözü geçen kuralları tamamlamaktadır. Nitelikleri bakımından çoğunlukla kamu hukuku kuralları olan bu hükümleri katılmış olduğumuz uluslararası andlaşmalar izlemektedir.

Deniz Ticaret Hukukunun kaynakları bakımından, uluslararası andlaşmaların yanında iç hukuktaki kanunları, tüzükleri ve yönetmelikleri saymak gereklidir. İşte bunlar hukuki niteliklerine göre sıraladığımız aşağıdaki kaynaklardır:

A- Andlaşmalar[21]

1- Çatmadan İleri Gelen Hukuk Davalarında Selahiyet Hakkında 10.5.1952 Brüksel Andlaşması

2- Deniz Alacaklarına Karşı Mes'uliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Londra Andlaşması

---

[20] bak. yukarıda §. 1. 2A.

[21] bak. Çağa T., Deniz Ticaret Hukuku I Giriş-Gemi-Donatan ve Kaptan, 9.baskı, 1990, sf.18-20.; T.C.Ulaştırma Bakanlığı, Deniz Ulaştırması Genel Müdürlüğü, Deniz Mevzuatı, Ankara, 1992, sf.561-587.

3- Deniz İşlerinde Çalıştırılacak Çocukların Yaş Haddinin Tespiti Hakkında 58 sayılı Sözleşme (Deniz Hukuku)

4- Deniz Gemilerinin İhtiyaten Haczine Dair Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 10.5.1952 tarihli Brüksel Anlaşması

5- Deniz Limanlarının Milletlerarası Hukuki Rejimi Hakkında 19.12.1943 Cenevre Andlaşması ve Statüsü

6- Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehin ve İmtiyazları İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 10.4.1926 Tarihli Brüksel Andlaşması

7- Denizyolu ile Nükleer Madde Taşımalarında Hukuki Mes'uliyete Dair 17.12.1971 tarihli Brüksel Andlaşması

8- Denizyolu ile Eşya Taşıma Hakkında Birleşmiş Milletler Andlaşması (Hamburg Kaideleri)

9- Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (Safety Of Life At Sea = SOLAS) 1972 Londra Andlaşması

10- Denizde Çatmaya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 23.9.1910 tarihli Brüksel Andlaşması

11- Denizde Kurtarma ve Yardım İşlerine Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 23.9.1910 tarihli Brüksel Andlaşması

12- Denizde Yolcu ve Bagajların Taşınmasına Dair 13.12.1974 Atina Andlaşması

13- Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 10.4.1926 Brüksel Andlaşması ve bu Andlaşmaya ek 24.5.1934 Brüksel Protokolü

14- Gemi Adamlarının Anavatana İadesi Mükellefiyetine Dair 1926 Tarihli Sözleşme (Deniz İş Hukuku)

15- Gemi Adamlarının Ölümü ve Hastalanmaları Halinde Donatanın Mesuliyeti Hakkında 1936 tarihli Sözleşme (Deniz İş Hukuku)

16- Gemi ölçme Usullerinin Birleştirilmesi Hakkında 10.6.1947 tarihli Oslo Andlaşması (tadili 1965)

17- Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Tahdidi İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 20.8.1924 tarihli Brüksel Andlaşması

18- Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Tahdidi İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 10.10.1957 Tarihli Brüksel Andlaşması

19- Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirlenmesinin Önlenmesine Dair 2.11.1973 Tarhili Andlaşma (MARPOL 73) ve 1978 Protokolü ve Ekleri

20- Hidrokarbonlarla Kirlenmeden Doğan Zararlardan Hukuki Mes'uliyete Dair 29.11.1969 Tarihli Milletlerarası Brüksel Andlaşması

21- Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Teşkilatının Kurulmasına Dair 6.3.1948 tarihli Cenevre Andlaşması

22- İnşa Halinde Gemiler üzerindeki Hakların Tesciline Dair 27.5.1967 tarihli Brüksel Andlaşması

23- Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Andlaşması

24- Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel AndlaşmasınınTadiline Dair Protokol (Wisby Kaideleri 19-23 Şubat 1968)

25- Kaçak Yolcular Hakkında 10.10.1957 Brüksel Andlaşması

26- Kıyıların Işıklandırılması ve İşaretlenmesi Kaidelerinin Birleştirilmesi Hakkında 23 Ekim 1930 Tarihli Lizbon Kararları

27- Milletlerarası Deniz Trafiğini Kolaylaştırma Hakkında 09.04.1965 Tarihli Londra Andlaşması

28- Milletlerarası Yükleme Sınırı Londra (Free Board) Andlaşması

29- Nükleer Gemi İşletenlerin Mes'uliyetine Dair 25.05.1962 Tarihli Brüksel Andlaşması

30- Trimci ve Ateşçi Sıfatıyla Gemilerde İşe Alınacakların

Asgari Yaş Haddinin Tespitine Dair 15 Sayılı Sözleşme (Deniz İş Hukuku)

31- Sahillerin Sıhhi Emniyeti Hakkında 1926 Paris Andlaşması

32- Transit Serbestisi Hakkında Andlaşma ve Statü 20.04.1921 Barselona

33- Yeknesak Bir Deniz Balizajı Sistemine Mütedair 13.05.1936 Tarihli Cenevre Andlaşması

34- Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Milletlerarası Sözleşmesi (Londra 23.6.1969) (TONNAGE)

35- Akdenizin Kirlenmeye Karşı Korunmasına Aiti 16.2.1976 Barselona Sözleşmesi

36- Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW-1978)

37- Yük Hatları Uluslararası Sözleşmesi 1966

38- Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi (Hamburg,27.4.1979)

39- Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları (COLREG-1972)

B- Kanunlar[22]

1- Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu (18.12.1981-2365)

2- Başbakanlık Deniz Teşkilatı Hakkında Kanun

3- Boğaziçi Kanunu (18.11.1983-2860)

4- Çevre Kanunu (09.08.1983-2872)

5- Deniz İş Kanunu (20.04.1967-854)

6- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşaat Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun (14.01.1982-2581)

7- Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (10.9.1946-

[22] bak. Çağa T., 1990, sf. 31-34.; T.C.Ulaştırma Bakanlığı, 1992, sf.11-239.

4922)

8- Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu (10.7.1940-3894)

9- Gemi Sağlık Resmi Kanunu (6.11.1981-2548)

10- Gümrük Kanunu (19.7.1972-1615)

11- Harçlar Kanunu (2.7.1964-492)

12- İktisadi Devlet Teşekkülleri ve Kamu İktisadi Kuruluşları Hakkında KHK/60-14.4.1983-2929)

13- Kabotaj Kanunu (19.4.1926-815)

14- Karasuları Kanunu (15.5.1964-476)

15- Limanlar Kanunu (14.4.1941-1593)

16- Umumi Hıfzısıhha Kanunu (24.4.1930-1593)

17- Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu (9.7.1982-3692)

18- Su Ürünleri Kanunu (29.6.1956-6762)

19- Türk Ticaret Kanunu (29.6.1956-6762)

20- Türkiye Denizcilik Kurumu Kuruluşu Hakkında KHK/117-10.10.1983)

21- T.Gemi Sanayi A.Ş.Ana Statüsü (RG.11.12.1984-18602)

C- Tüzükler[23]

1- Gemi Bayrak ve Şehadetnameleri Hakkında Nizamname (13.3.1957-4/8807)

2- Gemi Sicil Nizamnamesi (31.12.1956-4/8520)

3- Kaçak Olduğu veya Kaçak Eşya Naklinde Kullanıldığı İddiasıyla El Konulan Deniz Taşıtları Hakkında Yapılacak İşlemleri Gösterir Esaslar (27.5.1981-8/3031) Bakanlar Kurulu Kararı

4- Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü (14.3. 1966-6/6125)

---

[23] bak. Çağa T., 1990, sf. 34-35 (parantez içinde tarih ve sayılar Bakanlar Kurulu Kararına aittir); T.C.Ulaştırma Bakanlığı, 1992, sf.251-359.

5- Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük (11.2.1948-3/7040)

6- Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü (22.6.1966-6/6647)

7- Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük (RG.11,1,1994-21285)

8- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREG) (RG. 12.12.1977)

D- Yönetmelikler[24]

1- Deniz Alaka ve Menfaatleri Yüksek Koordinasyon Kurulunun Görev ve Faaliyetleri İle Başbakanlık Deniz Müsteşarlığının Teşkilat, Görev, Yetki ve Çalışma Düzeni Hakkında Yönetmelik (RG. 29.3.1982-17628)

2- İstanbul Sınırları Dahilinde 18 Gros Tona Kadar Olan Yolcu, Yük, özel ve Her Türlü Teknelerin Ölçü ve Muayeneleri Hakkında Yönetmelik (RG.4.5.1982-17684)

3- Kılavuz Yeterlilikleri Hakkında Yönetmelik (RG. 29.6.1968 - 12937)

4- Türk Deniz Ticaretini, Deniz Ticaret Filosunu ve Gemi İnşa Sanayiini Teşvik ve Geliştirme Politikası Esasları - Bakanlar Kurulu Kararı (31.12. 1974 - 7/ 9245)

5- Türk Denizci Kütüğü ve Gemi Adamları Sınav Yönetmeliği (R.G. 1.12.1978 - 16476)

6- Türk Ticaret Gemilerinin Yeniden Gemi Almak Üzere Yurtdışına Satılmaları Hakkında Yönetmelik (R.G. 10.12.1960 - 5/637- Yatırımların Teşviki ve Yönlendirilmesi ile ilgili Tebliğ No. 81/2 (R.G. 17.2.1981 - 17254)

7- Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği (R.G. 4.5.1967 - 12589)

8- İçsularda Çalışacak Taşıma Araçları Yönetmeliği

---

[24] bak. Çağa T., 1990, sf. 35-36; T.C.Ulaştırma Bakanlığı, 1992, sf.363-539

(R.G.9.5.1975-15231)

9- Gemi ve Deniz Araçlarına Verilecek Cezalarda Suçun Tespiti ve Cezanın Kesilmesi Usulleri ile Kullanılacak Makbuzlara Dair Yönetmelik (R.G.3.11.1987-19623)

10- Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği (R.G. 7.1.1989-20042)

11- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki ile İlgili Yönetmelik (R.G.21.6.1992-21203)

12- Gemi Adamları Yönetmeliği (R.G.18.4.1992-21203)

İKİNCİ BÖLÜM

1.Kısım

GEMİ VE GEMİ KAVRAMI İLE İLGİLİ HUKUKİ UNSURLAR

§ 2

GEMİ KAVRAMI VE GEMİNİN KİMLİĞİ İLE İLGİLİ UNSURLAR

I. GEMİ (VE GEMİNİN MÜTEMMİM CÜZÜ VE TEFERRUATI)

Tacir ve ticari işletme kavramlarının Ticaret Hukuku'nun en esaslı unsurları ve ağırlık noktası oldukları gibi, "gemi" ve "donatan" kavramları da deniz ticaret hukukunun en esaslı unsurları olarak ağırlık noktasıdırlar[1]. Bu iki kavram mevcut olmadan deniz ticaret hukukundan söz etmeye olanak yoktur. Gemi, deniz ticareti ile uğraşan bir ticari işletmenin en esaslı maddi unsuru olarak; çok eski zamandan beri insanların denizle olan ilişkilerinin biricik aracıdır. Deniz yolu ile yapılan ticarette geminin büyüklüğü veya küçüklüğü ve özellikle (hız ve güven sağlayan) teknik niteliği en büyük rolü oynar. Bundan dolayı öteden beri gemiciliğin gelişmesine bağlı olarak denizaşırı ticaret de geliştiğinden gemi dediğimiz araç, deniz ticaretinin doğuşunda ve gelişmesinde biricik rolü oynayan bir faktör olmuştur.

Halk dilinde genellikle denizde insan ve eşya taşıma aracı olarak anlaşılan "gemi" teriminin hukuki bir kavram olarak tespiti; özellikle çatma, müşterek avarya ve gemi alacakları gibi konularda deniz ticaret hukukuna ait özel kuralların uygulanması bakımından büyük önem taşır. Geminin hukuki bir kavram olarak kaynak Alman Hukuku'nda

---

[1] Wustendörfer H., 1950, sf. 38.

olduğu gibi, diğer birçok yabancı mevzuatta (ve kanaatimizce doğru olarak) kanuni bir tanımlaması yapılmayarak bunun; uygulamaya bırakılmış olmasına rağmen; Ticaret Kanunumuzun 816. maddesinin 1 inci fıkrası "tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekneyi"[2] "gemi" saymaktadır. Bu anlamda gemi, denizde hareket kabiliyeti olan, insan ve eşya taşımaya tahsis edilebilir ve pek küçük olmayan bir araçtır. Pozitif Türk Deniz Ticaret Hukuku'nun uygulamadaki güçlükleri mümkün olduğu kadar gidermeye çalışmak amacıyla yaptığı bu tanıma esas olmak üzere bir teknenin "gemi" niteliğini kazanabilmesi için gerekli hukuki unsurlar şunlardır:

1- Hukuken bir gemiden söz edilebilmesi için, suda yüzmeye elverişli bir taşıma aracının varlığı gereklidir; yani yapım tekniği bakımından suda yüzmeye elverişli bir tekne, kanunun anlamında denizde hareket etme olanağı bulunan bir araçtır. Böylece; deniz dubaları, doklar, şamandıralar, gemi enkazı, sallar bu anlamda gemi niteliğine sahip değildirler[3]. Zira geminin denizde hareket etme olanağı,

---

[2] bak. Çağa T., 1990, sf.40. Kalpsüz T., Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cilt: Giriş- Gemi, Ankara, 1971, sf.78; Kender R.-Çetingil E., Deniz Ticaret Hukuku (Deniz Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, İstanbul, 1992, sf.33; Başbuğoğlu T., Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu (açıklamalar-içtihatlar) 2.cilt: Deniz Ticareti -Sigorta Hukuku, Ankara, 1988, sf. 1139; Eriş G., Açıklamalı - İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu 3.cilt: Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara, 1990, sf. 85. Gemi ve tanımı hakkında bak. Werner A.G., Traite de Droit Maritime General, Geneve, 1964, sf.169vd.; Rodiere R., Droit Maritime, Paris, 1963, sf.24vd.; Maraist L.M., Admiralty, Minnesota, 1992, sf.14 vd.; Chorley-Giles, Shipping Law, 8.Ed. Londra, 1988 sf.15 vd.

[3] bak. Çağa T., 1990, sf.40; aynı mealde Kalpsüz T., 1971, sf.81; Eriş G., 1990, sf.85; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1139. Bununla beraber bir görüşe göre Ticaret Kanunumuz diğer unsurların varlığında bir cisme "gemi" diyebilmek için o cismin hareket gücünün bizatihî kendisinde bulunmasını aramamakta, o cismin çekilerek de olsa denizde tahsis edildiği amaca uygun hareket etmesi imkanına sahip olmasını yeterli bulmaktadır. Nitekim, gerek doktrin gerekse uygulamada mavna, şat ve özel vinçlerin kendi kendini hareket ettirebilecek itici gücü bulunması halinde, tahsis edildikleri amaca göre bir yerden diğer bir yere çekilerek hareket yeteneği bulunduğunda "gemi" sayılmakta ve gemi siciline tescil edilmektedirler. Aynı şekilde İstanbul 3.Asliye Ticaret Mahkemesi bir kararında (10.7.1981 E.81/273 K.81/329) "yüzer havuzu" TK.md.816 manasında

bu aracın tahsis edildiği amaca uygun olarak kullanılmasını sağlamaktadır. Bundan dolayı inşa halindeki (yani henüz kızakta bulunan) gemiler de bu anlamda gemi sayılmazlar. Ancak bunlar tamamlanmış olarak denize indirilir[4], hareket edebilir ve taşımaya tahsis olunabilir niteliklerini kazanırlarsa, bu andan itibaren gemi sayılabilirler.

2- Diğer yandan; ticaret hukuku anlamında bir geminin "pek küçük olmayan" bir araç olması gereklidir[5]. Her ne kadar kanun, bu konuda bize kesin bir ölçü vermemekte ise de; geminin pek küçük olmaması niteliği, aracın denize ve yola elverişli bulunmasıyla ilgilidir. Küçük sandal[6], yelkenli, motorbot gibi, normal bir deniz seferine çıkmaları söz konusu olmayacak kadar ufak tekneler, kastedilen anlamda gemi sayılamazlar. Bununla beraber, bu hususta kesin bir ölçüt belirlemek olanaksız olduğundan, uygulamada sorunun çözümü için denizcilik çevresinin görüşlerine bakılması gereklidir.

3- Ticaret Kanunumuzun 817. maddesine göre, geminin denize elverişli olması gereklidir[7]. Yani gemi teknik yapısı itibariyle (tekne,

---

"gemi" olarak vasıflandırmış ve gemi siciline hükmetmiştir. Karar Gemi Sicil Memurluğunca temyiz edilmediğinden bu hususta Temyiz Mahkemesi kararı çıkmamıştır (Bk.Aybay, sf.31). Anılan mahkeme kararında her ne kadar yüzer havuz "gemi" niteliğinde kabul edilmiş ise de Yargıtay diğer bir davada "yüzer havuzu gemi saymayarak acentesinin Boğaz geçiş ücreti talebinin reddine ilişkin mahalli mahkeme kararını onamak suretiyle yüzer havuzu gemi saymamıştır. Yargıtay T.D.20.3.1969 E.68/4998 K.69/1296 Doğanay İ., 1990, sf.20 Aynı anlamda Yargıtay 11.HD.20.11.1975, 70/392-6580 Tekil F., Deniz Hukuku, İstanbul, 1993, sf.16.

4 bak.Çağa T., 1990, sf.41 münakaşalı olduğunu bildirmektedir; Kalpsüz T., 1971, sf.84; Tekil F., Deniz Hukuku, İstanbul, 1993, sf.13; "inşa halindeki bir tekne inşaatı tamamlanarak deniz yolculuğunu yapacak bir durumu iktisap etmedikçe gemi sayılamaz. Böyle bir tekne menkul mal olup şuyuun izalesi (taksim) için satışı istenebilir". Y.TD.27.10.1949 E.4524/K.4381 Eriş G., 1990, sf.86 No:3".

5 bak.Çağa T., 1990, sf.41; Eriş G., 1990, sf.84; Kalpsüz T., 1971, sf.76; Tekil F., 1993, sf.12.

6 bak.Çağa T., 1990, sf.41; Kalpsüz T., 191, sf.77; Eriş G., 1990, sf.84-85; Tekil F., 1988, sf.4. Kender R.- Çetingil E., 1992, sf.33.

7 bak.Eriş G., 1990, sf.97; Çağa T., 1990, sf.40; Doğanay İ., TK Şerhi, 3. baskı, 3. cilt, Ankara, 1990, sf.2253, Tekil F., 1993, sf.12.

genel donanım, makine, kazan gibi esaslı kısımlar bakımından) yapacağı yolculukta, normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek şekilde "denize elverişli" sayılır[8]. Bundan başka, gemi donanımı ve ekibi (yani yakıt, komanya, gemi adamlarının yeterliği yükleme ve boşaltma düzeni) bakımından normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek bir durumda ise "yola elverişli" sayılır.

Esasen; denizlerde seyrüsefere çıkacak gemilerin yola çıkmadan önce bu tür tehlikelere karşı korunma önlemlerini almaları kamu hukuku kuralları ile yaptırımlara bağlanmıştır[9].

4- Gemi hukuki bir kavram olarak göz önünde tutulduğunda, buna bazı hukuki ilişkiler ve sonuçlar bağlanır. Bir mal (eşya) olarak gemi, gemi gerçek veya tüzel kişilerin mülkiyetinde bulunabileceği gibi [10] kişiler topluluğuna ait de olabilir[11]. Diğer yandan gemi hareket yeteneğine sahip bir araç olarak, bu niteliği ile taşınır bir maldır[12]. Ancak İcra ve İflas Kanununun 25.maddesini değiştiren Ticaret Kanunun Mer'iyeti ve Tatbik şekli hakkındaki kanun'un 42. maddesinde bir ayırma yapılarak, sadece gemi siciline kayıtlı gemiler taşınmaz mal sayılmakta ve kayıtlı olmayan gemiler ise taşınır sayılmaktadır[13].

5- Yapımı bakımından gemi birçok parçalardan oluşan bir bütündür[14]. Bu parçalardan hangilerinin mütemmim cüzü veya teferruat olduğunun belirlenmesi; gemi mülkiyetinin devir ve

---

[8] bak.Çağa T., 1990, sf.40; Kalpsüz T., 1971, sf.78; Doğanay İ., 1990, sf.2257; Eriş G., 1990, sf.84; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.33.

[9] bak. § 1,1 2 A; § 10, 1.

[10] bak. aşağıda § 5.

[11] bak. aşağıda § 6.

[12] bak. TK. mad. 816/1.

[13] Bilhassa gemiler üzerinde rehin hukuku kaidelerinin tatbikatı bakımından büyük önemi olan bu ayırma için bak § 4.

[14] bak. Kalpsüz T., 1971, sf.88; bak. Çağa T., 1990, sf.41.

intikalinde[15] veya gemi üzerinde rehin haklarının tesisinde[16] uygulanacak kuralların belirlenmesi bakımından önem taşır. Medeni Hukuk kurallarına göre bir şey üzerindeki mülkiyet hakkı, o şeyin bütün mütemmim cüzülerini de kapsadığı gibi, (MK.mad.619)[17] o şeyin devir ve intikalinde ayrı tutulmayan teferruatı da dahildir (MK.mad.621)[18] Bir şeyin mütemmim cüzü, o şeyi maddi bir bütün olarak oluşturan ve o şeyin iktisadi amacına uygunluğunu sağlayan esaslı unsurdur; yani bir şeyin mütemmim cüzülerinden biri mevcut değilse, o şey eksiktir ve iktisadi amacını gerçekleştiremez[19]. Bir şeyin teferruatı ise, mütemmim cüzü olmamakla beraber, aslının varlığının devamında ve kullanılmasında (iktisadi amacı gerçekleştirmeye) yarıyan gerekli kısımlardır. Bu hususlar gözönünde tutularak:

a) Geminin mütemmim cüzüleri (Schifsbestandteile); gemilerin hareket yeteneğini sağlayan esaslı kısımlardır. Bu anlamda geminin gövdesi, makine, motor, kazan, pervane (uskur) dümen ve donanımı, demir ve zincir ile ilgili donanım ve makine kompleksi, vinçler vb., kısımları esaslı parçaları olarak mütemmim cüzüleridir[20]. Her ne kadar yardımcı su pompaları ve motorlar, vinçler, gerekli halatlar doğrudan doğruya geminin hareket kabiliyetini sağlayan kısımlar olmasalar da; geminin kullanılmasını sağlayan zorunlu parçalar olmaları bakımından, geminin mütemmim cüzülerindendir.

b) Geminin teferruatı (Schiffszubehör); geminin mütemmim cüzü sayılmakla beraber, geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olan ve iktisadi amacını gerçekleştirmeye yarayan taşınabilir bütün parçalardır. Bu anlamda, bir parçanın teferruat sayılabilmesi için; her

---

15 bak. § 3; Kalpsüz T., 1971, sf.88.

16 bak. § 4 Kalpsüz T., 1971, sf.89; aynı mealde bak. Çağa T., 1990, sf.42.

17 bak. Çağa T., 1990, sf.42; Kalpsüz T., 1971, sf.88.

18 bak. Çağa T., 1990, sf.42.

19 bak. Tuor P., Das Schweizerische Zivilgesetzbuch, Zurich, 1948, sf.434.

20 bak. Çağa T., 1990, sf.46; Kalpsüz T., 1971, sf.92; Tekil F., 1993, sf.37.

şeyden önce geminin mütemmim cüzü olmaması[21] ve geminin işletilmesiyle doğrudan doğruya ilgili bulunan taşınabilir bir parçası bulunması lazımdır. Böylece geminin yedek motor, makine ve parçaları ile deniz haritaları, yedek yakıt ve filikaları ile tereddüt halinde gemi demirbaş defterinde yazılı şeyler geminin teferruatından sayılır (TK.mad.869/3).

II. TİCARET GEMİSİ KAVRAMI

Ticaret Kanunu 816. maddesinin 2.fıkrası hükmüne göre: "Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, Ticaret gemisi sayılır". Görüldüğü üzere; Ticaret Kanunu'nun kasdettiği anlamda, bir taşıma aracının "ticaret gemisi" sayılabilmesi için gerekli ilk ölçüt "tahsis ciheti" yani denizde ticaret amacı ile kullanılıp kullanılmamasıdır[22]. Bilindiği üzere, Genel Ticaret Hukuku anlamında bir ticari işletmeyi diğer kurumlardan ayıran en önemli unsur, ulaşmak istediği amacın kâr, kazanç olmasıdır. Ticari işletmeleri diğer kurumlardan ayrıştıran bu ölçüt; aynı zamanda deniz ticaretinde de ticaret gemilerini, diğer işlere (amaçlara) tahsis edilen deniz araçlarından ayıran başlıca unsurdur. Bir geminin, deniz ticaretinde yani denizde kazanç elde etmeye tahsisi bu gemiye ticaret gemisi niteliğini kazandırdığına göre; hangi deniz faaliyetlerin bu kapsama girdiğinin incelenmesi lazımdır.

Ticaret Kanunu'nun 816.maddesi 2.fıkrasının kapsamına herşeyden önce; denizde ücret karşılığı eşya ve insan taşıması faaliyeti girmektedir[23]. Bununla beraber; bir geminin denizde kazanç elde etmek

---

21 bak. Çağa T., 1990, sf.42; Kalpsüz T., 1971, sf.94; Tekil F., 1993, sf.37.

22 bak.Çağa T., 1990, sf.45; Kalpsüz T., 1971, sf.99; Eriş G., 1990, sf.85; Doğanay İ., 1990, sf.2252; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.35.

23 Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.35; Çağa T., 1990, sf.45; Kalpsüz T., 1971, sf.99; Tekil F., 1993, sf.22; Doğanay İ., 1990, sf.2252; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1140; Eriş G., 1990, sf.85; Okay M.S., Deniz Ticaret Hukuku I: Giriş-Gemi Donatan ve Donatma İstiraki, İstanbul, 1962, sf.84.

amacına tahsisi, geminin "ticaret gemisi" niteliğini kazanması bakımından geniş anlamda ele alınmalıdır. Bu anlamda; bir geminin sahibinin bizzat kendi malını taşımasına tahsisi (mesela petrol şirketlerinin kendi tankerleri ile petrolü taşıdıkları hallerde olduğu gibi)[24] bu gemiye ticaret gemisi niteliği kazandırdığı gibi, aynı şekilde geminin devamlı bir faaliyet olarak balık avına, kurtarma ve yardım işlerine kılavuzluk ve çekme faaliyetlerine tahsisi de, gemiye "ticaret gemisi" niteliğini kazandırır[25].

Yukarıda sözü geçen kriter gözönünde tutulduğu takdirde; ticaret gemisi niteliğini taşımayan gemiler,önce devletin kamu hizmetlerine tahsis edilen gemilerdir. Örneğin gümrük muayene ve kontrol hizmetlerinde kullanılan gemiler, deniz savunma hizmetlerinde kullanılan bütün harp gemileri ile yardımcı gemiler, deniz itfaiyesi, ölçme, harita ve sair araştırma hizmetlerinde kullanılan gemilerle kablo gemileri vb... ticaret gemisi değildirler[26]; özellikle 6469 sayılı Kanunla kabul edilen "Devlet Gemilerinin Muafiyetleri İle ilgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme"[27] hükümlerine göre; devlet gemileri hakkında haciz, ihtiyati ve cebri icraya ait kurallar uygulanamaz. Bununla beraber, bu kural belirli hallerde bazı değişikliklerle uygulanır[28]. Bundan başka bazı özel durumlarda[29], ticari amaçlar dışında kullanılan gemiler de tahsis edildikleri maksatlar bakımından ticaret gemisi değildirler[30].

Diğer yandan bir geminin tahsis yönünün değişmesi halinde

---

24 bak. Çağa T., 1990, sf.46; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1140; Kalpsüz T., 1971, sf.100; Wüstendörfer, 1950, sf.41.

25 bak. Çağa T., 1990, sf.46; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf. 35; Kalpsüz T., 1971, sf.100; Doğanay İ., 1990, sf.2253.

26 bak. Çağa T., 1990, sf.46; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.35; Kalpsüz T., 1971, sf.102; Eriş G., 1990, sf.86.

27 bak. Brüksel D. ve § 1, IV, 2.

28 bak. § 24, § 26

29 bak. Çağa T., 1990, sf. 46; Kender R- Çetingil E., 1992, sf.35; Kalpsüz T., 1971, sf. 103.

30 bak. Kalpsüz T., 1971, sf. 102; Okay M.S., 1962, sf.88.

niteliği de değişir. Örneğin deniz kuvvetleri emrinde kullanılan (yani devletin kamu hizmetlerine tahsis edilmiş bulunan) bir geminin özel kişilere satılarak bunlar tarafından ücret karşılığı yük taşıma işlerine (yani deniz ticaretinde) kullanılması halinde, bu gemi ticaret gemisi niteliğini kazanır. Bunun aksi de olabilir. (örneğin idari makamlar tarafından satın alınan bir ticaret gemisinin kamu hizmetlerine tahsisi gibi)[31]. Geminin tahsis yönünün değişmesi ile doğan nitelik değişikliğinin nasıl anlaşılacağına gelince: Bu hususta esas; gemi üzerindeki hukuki ilişkilerin açıklanmasına yarayan gemi sicilindeki kayıtlardır[32]. Gemi siciline onsekiz gros tonilatoda ve daha büyük her ticaret gemisinin tescili zorunludur[33]. Fakat; donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemilerle devlet, belediye ve sair kamu hizmetine tahsis edilmiş olan gemilerin gemi siciline tescili gerekmez[34]. Özel yatlarla, spor, eğitim ve bilim amaçlarına tahsis edilen gemilerin tescili ise zorunlu olmayıp isteğe bağlıdır[35].

Yukarıdan beri açıklamaya çalışılan "ticaret gemisi" kavramı, ticaret hukuku kurallarının ve özellikle deniz ticaretine ilişkin özel hükümlerin uygulanması bakımından özel bir önem taşır. Zira bu hükümlerin ancak bu kavramın kesin olarak belirlenmesi ile Ticaret Kanunu'nun 822.maddesine göre ticaret gemileri hakkında uygulanması olanaklıdır.

---

31 bak. Kalpsüz T., 1971, sf.98, 101.

32 bak. TK. mad. 845.

33 bak. Çağa T., 1990, sf. 64; Kender R- Çetingil E., 1992, sf. 43; Kalpsüz T., 1971, sf.209; Doğanay İ., 1990, sf. 2288; Tekil F., 1993, sf. 44; Başbuğoğlu T., 1988, sf. 1163; Eriş G., 1990, sf. 138; " istihkaka konu gemi tonilatosu TTK'nun 844. maddesine göre, gemi siciline tescili zorunlu olup sicilde müflis E. Kollektif Şirketi adına tescillidir. Davacının temlik eden müflis alacaklılarına karşı 10.6.1975 tarihli haricen ve adiyen düzenlenmiş suretle gemiyi satın aldığı iddiası TTK'nun 891, 884 ve 868. maddeleri ile gemi sicili içeriğine göre kabul edilemez. "Y. 15 HD. 15.3. 1984 E. 349/K. 891 Eriş G., 1990, sf. 138 no.47.

34 bak. Çağa T., 1990, sf.64; Kender R- Çetingil E., 1992, sf. 42; Kalpsüz T., 1971, sf. 210; TK. mad. 840, 822/2.

35 bak. Çağa T., 1990, sf.64; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Kalpsüz T., 1971, sf.210; Okay M.S., 1965, sf.134; TK.mad.844, 890 bak. § 2.IV.

III. GEMİYİ TANITAN HUKUKİ UNSURLAR

Bir taşıma aracı olan geminin; kaptanı, mürettabatı, yolcuları ve çeşitli değerlerden oluşan yükü ile açık denizlerde bulunması, onu, üzerindeki çeşitli çıkarlar sebebiyle birçok hukuki ilişkinin ve bazen de uyuşmazlıkların ağırlık merkezi yapar. Diğer yandan denizde seyir güvenliğinin sağlanması, işlenen suçların takibi veya uyruğundaki kişilerin korunması gibi değişik bakımlardan gemiler üzerinde devlet tarafından esaslı bir denetlemenin kurulması zorunludur. Gemiler üzerinde böyle bir denetimin kurulabilmesi ve dolayısıyla hak ve çıkarların korunması için her şeyden önce gemilerin (tonajları, diğer ölçüleri, sınıfları ve inşa tarihleri gibi) teknik nitelikleri ile birlikte; isim, milliyet ve sicile kayıtlı bulundukları limanlar gibi gemileri tanıtan bazı önemli hukuki unsurların belirlenmesi gereklidir. Kişilerin veya ticari işletmelerin kimliklerinin belirlenmesinde olduğu gibi, bunların bütünü ile de "geminin hukuki kimliği" açıklanır.

1. Bayrak Hakkı

Açık denizlerde seyreden gemilerin tabiiyeti, çeşitli hukuki ilişkiler bakımından büyük önem taşır. Gemilerde işlenen suçların hangi usulde, hangi devletin kanununa tabi olarak ve hangi devlet makamları tarafından kovuşturalacağı veya gemilerde müsadere edilen eşyanın ne gibi işleme tabi tutulacağı veyahut da savaş zamanında el konan gemilerin tabiyeti, bunların tabi tutulacakları işlemler ve uygulanacak hükümlerin belirlenmesi, gemilerin tabiyetlerinin bilinmesine bağlı konulardır. Bugün açık denizlerde tabiyeti olmayan gemiden söz edilemez.

a) Geminin Tabiyeti : Bayrak hakkı ile tayin edilir. Deniz Ticareti Hukukumuza göre; Türk Bayrağını çekme hakkı sadece Türk gemilerine aittir[36]. Türk gemisi ise; Türk vatandaşlarının malı, yani

---

[36] bak. Çağa T., 1990, sf.57; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.39; Kalpsüz T., 1971, sf.140; Doğanay İ., 1990, sf.2269; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1152; Oktay. M.S., 1965, sf.123; TK.mad. 823. GS.Niz. mad.10; Eriş G., 1990, sf.117;

mülkiyeti Türk vatandaşlarına ait olan gemidir[37]. Gemi siciline malik sıfatıyla kayıtlı bulunan kimse de geminin sahibi sayılır[38].

Birden çok kişilerin veya tüzel kişilerin malı olan gemilerde: tüzel kişiliğe sahip kuruluş, kurum, dernek ve tesislerin yönetim organlarını

"Gemi birden çok gerçek kişinin malı ise, donatma iştiraki durumu istisna olmak üzere maliklerin hepsinin Türk olması şarttır. Bu durumda geminin payı dahi yabancı bir kişiye satılır ve o kişi malik olursa gemi Türk bayrağı çekme hakkını kaybeder. O halde, Türk vatandaşı olmayan kişiye yapılan gemi payı satışı geçerli ise de, ancak gemi siciline tescili olanaksız bulunduğundan bu geminin sicilden terkini gerekir. Y.II.HD. 15.5.1987,280/2953", Eriş G., 1990, sf.118 No.38; "Davacı vekili, müvekkiline ait yatların 18 grostonilatodan küçük olup, TTK'nın 823.maddeye getirilen muafiyet nedeniyle Türk Bayrağı çekme hakkını haiz olduğu, müvekkilinin tescil isteğinde bulunduğunu, tescil talebinin TTK'nün 823.maddesi uyarınca reddedildiğini belirterek anılan red kararının iptalini talep etmiş ve davalı vekili de duruşmada davanın reddini istemiştir... yukarıdaki genel açıklamalardan sonra dava konusu olaya dönülecek olunursa; gemi maliki davacı anonim şirketin ana sözleşmesinin incelenmesinde şirketin (115.000) pay senedinden sadece (300) adedinin nama yazılı olduğu bakiyesi olan (114.700) adedinin ise, hamiline yazılı olarak çıkarıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum karşısında TTK'nun 840.maddesinin yollamada bulunduğu aynı yasanın 823.maddesinin 2.fıkrasının 2.bendi koşulları gerçekleşmediğinden ve en azından şirketin pay senetlerinin en az %51'inin nama yazılı olduğu ve bunları Türk vatandaşlarının elinde bulunduğu ileri sürülüp, kanıtlanamadığından davalı gemi sicil memurluğunca bu koşulların yerine getirilememesi nedeniyle tescilden imtina edilmesi yerinde olduğu gibi bu işleme vaki itirazı yerinde görmeyerek reddeden mahkeme kararı da doğru görüldüğünden davacı vekilinin temyiz itirazlarının reddi ile hükmün onanması gerekmiştir". Y.11.HD. 19.6.1987 E.1746/K.3737 Eriş G., 1990, sf.118 No:38.

37 bak. Çağa T., 1990, sf.57; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.39; Doğanay İ., 1990, sf.2269; Eriş G., 1990, sf.117.

38 TK.mad.823/2, 884 bak. § 3 "... İstanbul limanı gemi sicil dairesi memurluğunun 4.6.1981 tarihli yazısından anlaşıldığı üzere, ortaklığın giderilmesine dair verilmiş olan karardan sonra, Karaoğlan motorunun davalı adına tescilli olduğu ortaya çıkmış ve bu yeni olgu nedeniyle dava ikame edilerek TTK.nun 884.maddesindeki mülkiyet karinesinin aksi ileri sürülmek suretiyle davalı adına gemi siciline yapılan tescilin terkini talep edilmiştir. Bu duruma göre, kesin hüküm dışındaki bu istem hakkında davaya bakılarak bir karar vermek gerekirdi. izale-i şüyu davasında Karaoğlan motorunun, tarafların müşterek murisine ait olduğu tespit edilmiş ve bu davada davalı, davacıların payını satın aldığını ileri sürmemiş olmasına göre, motorun murise ait olduğunun tespitine karar verilmesi gerekirken, yazılı olduğu şekilde ve kesin hüküm bulunduğundan bahisle davanın reddedilmiş olması doğru görülmediğinden hükmün bozulması gerekmiştir". Y.11. HD. 24.11.1983 E.4652/K.5261 Eriş G., 1990, sf.182.

oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması veyahut Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş ticaret şirketlerinin, hisselerinin nama yazılı olması ve şirket çoğunluğunun Türk vatandaşlarında bulunması şartı ile yönetim ve temsil yetkisine sahip organlarının, ya da Türk Ticaret Siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin paylarının yarısından fazlası Türklere ait olup, gemi müdürü de Türk vatandaşı olması halinde; bunlara ait gemiler de Türk gemisi sayılır[39].

b) Diğer yandan; bir Türk gemisinin işletme amacı ile yabancı bayrak çekmesine veya bir yabancı geminin yine işletme amacı ile Türk bayrağı çekmesine belirli şartlarla izin verilebilir[40]. Bir Türk gemisi, yukarıda (a)'da belirtilen niteliklere sahip olmayan (yabancı) bir kişiye en az bir sene süreyle işletme amacıyla bırakılmış olursa gemi malikinin istemi üzerine Ulaştırma Bakanlığınca, yabancı memleket kanunları elverişli olmak şartıyla ve ençok iki yıl süreyle geminin yabancı bir bayrak çekmesine izin verilebilir. Bu süre bitmedikçe veya izin kanuni sebeplerle geri alınmadıkça, gemi Türk Bayrağını çe-kemez[41]. Bundan başka; bir yabancı gemi yukarıda (a)'da belirtilen niteliklere sahip (Türk) bir kişiye en az bir yıl için işletme amacı ile bırakılmış olursa Ulaştırma Bakanlığı gemi malikinin oluru alınmak ve kaptan ve gemi subayları hakkında Türk mevzuatına uyulmak ve nihayet yabancı mevzuatınca da bir engel bulunmaması şartları ile[42], yabancı geminin en çok iki yıl süreyle Türk Bayrağı çekmesine izin verilebilir. Bu gibi

---

39 bak. Tekil F., 1993, sf.42; Kalpsüz T., 1971, sf.125; Okay M.S., 1965, sf.120; Çağa T., 1990, sf .39; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.37; Doğanay İ., 1990, sf.2270; Eriş G., 1990, sf.118; TK.mad.823, Niz.mad.11/K.

40 bak. Tekil F., 1993, sf.42; Kalpsüz T., 1971, sf.140; Okay M.S., 1965, sf.123-124; Çağa T., 1990, sf .38; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.39-40.

41 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.40; Çağa T., 1990, sf .38; Kalpsüz T., 1971, sf.142; Okay M.S., 1965, sf.124; Doğanay İ., 1990, sf.2271; Eriş G., 1990, sf.120; TK.mad.824/1.

42 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.40; Çağa T., 1990, sf .9; Kalpsüz T., 1971, sf.140-141; Tekil F., 1993, sf.42; Okay M.S., 1965, sf.123; Doğanay İ., 1990, sf.2271; Eriş G., 1990, sf.120.

gemiler Ulaştırma Bakanlığınca ayrı bir sicile tescil olunur[43].

c) Yukarıda (a) ve (b) bentlerinde sözügeçen şartlardan birinin ortadan kalkması ile "Türk gemisi vasfını haiz bir gemi" bu niteliğini kaybeder[44]. Bununla beraber, kanun koyucu, Türk gemilerinin memleketten çıkmasını önlemek maksadı ile ve önlem olmak üzere bazı ayrışık hükümler de koymuştur: Bir donatma iştirakindeki gemi paylarından yarısından fazlasına sahip ortak donatanların veya gemi sahibi donatanın Türk vatandaşlığını kaybetmeleri ya da paylarının temlikten başka suretle (örneğin miras yolu ile) yabancılara geçmesi halinde gemi bir yıl süreyle Türk bayrağını çekme hakkını korur. Bu sürenin ilk altı ayından sonra geminin en az 1/3'ne sahip olan diğer ortak donatanların çoğunluk kararı ile, sözü geçen gemi payının, sahibi hesabına açık arttırma ile satılması istenebilirse de; ihalenin sadece bir Türk vatandaşına yapılması olanaklıdır[45].

d) Bir geminin Türk Bayrağını çekme hakkı "gemi tasdiknamesi" ile kanıtlanır[46]. Gemi tasdiknamesi, Gemi Sicil Nizamnamesinin 68. ve takip eden maddelerinde yazılı usule göre gemi sicil memurlukları tarafından verilir. Gemi tasdiknamesi alınmadıkça Türk bayrağı çekme

---

[43] bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.40; Çağa T., 1990, sf .9; Kalpsüz T., 1971, sf.141; Doğanay İ., 1990, sf.2272; Eriş G., 1990, sf.120; TK.mad.842/2; Niz.mad.10-17.

[44] bak. Kender R.- Çetingil E., 1992, s.41; TK. mad. 852; Niz. mad. 8; Çağa T., 1990, sf. 62; Doğanay İ., 1990, sf. 2272; Eriş G., 1990, sf.121; Başbuğoğlu T., 1988, sf. 1153. " ... Geminin Türk gemisi sayılması ve Türk bayrağını çekebilmesi için, gemi birden çok kişinin malı ise, donatma iştiraki durumu istisna edilirse, maliklerin hepsinin Türk vatandaşı olması şarttır. (TTK.823) Bu durumda geminin tamamının veya bir payı yabancıya intikal ederse Türk bayrağını çekme hakkını zayi eder..." Y.11. HD.15.5.1987 gün 87/280 E.87/2923 K.Başbuğoğlu T., 1990, sf.1176

[45] bak. Başbuğoğlu T., 1988, sf.1154; Doğanay İ., 1990, sf.2272; Eriş G., 1990, sf.121; TK.mad.826; TK.826; G.S.Niz. mad.96.

[46] bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.59; Çağa T., 1990, sf.60; Tekil F., 1993, sf.43; Okay M.S., 1965, sf.124; Kalpsüz T., 1971, sf.143; Eriş G., 1990, sf.122; Doğanay İ., 1990, sf.2274; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1154; TK.mad.827/1.

hakkı kullanılamıyacağı gibi[47] gemi tasdiknamesi veya bunun onaylı bir özeti ya da bayrak şahadetnamesinin her seferde gemide bulundurulması gereklidir[48]. Bununla beraber; onsekiz gros tonilatodan küçük gemilerin Türk bayrağı çekebilmeleri için gemi tasdiknamesi veya bayrak şahadetnamesine gerek yoktur[49]. Türkiye dışında bulunan bir geminin (örneğin yabancı memleketlerden satın alınan gemiler gibi) Türk Bayrağını çekme hakkını elde etmesi halinde; o geminin bulunduğu yerdeki Türk Konsolosu tarafından Türk Bayrağı çekme hakkına dair bir "bayrak şahadetnamesi" verilir ve bu belge, gemi tasdiknamesi yerine geçen geçici bir belge olup, düzenlenme tarihinden itibaren ancak bir yıl için geçerlidir[50]. Türkiye'de inşa edilmiş olup da Türk Bayrağını çekme hakkına sahip olmayan gemiler için Ulaştırma Bakanlığınca gidecekleri teslim yerine kadar geçerli olmak üzere ve geçici nitelikte bir bayrak şahadetnamesi de verilebilir. Doğal olarak, bu, ancak yabancı konsolosluk tarafından o gemi için bir belge verilmemesi halinde olanaklıdır[51].

---

[47] İbidem.

[48] bak. Tekil F., 1973, sf.32; Eriş G., 1990, sf.123; Doğanay İ., 1990, sf.2274; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1155; TK.mad.827/2.

[49] bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.41; Çağa T., 1990, sf.61; Tekil F., 1973, sf.36; Kalpsüz T., 1971, sf.145; Eriş G., 1990, sf.125; Doğanay İ., 1990, sf.2272; TK.mad.829.

[50] bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.41; Çağa T., 1990, sf.61; Tekil F., 1993, sf.43; Okay M.S., 1965, sf.125; Kalpsüz T., 1971, sf.144; Eriş G., 1990, sf.123; Doğanay İ., 1990, sf.2275; TK.mad.828/1; GBŞ Niz. ve GS.Niz.mad.11.

[51] bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.40; Çağa T., 1990, sf.61; Kalpsüz T., 1971, sf.141; Eriş G., 1990 sf.124; Doğanay İ., 1990, sf.2275-6: TK.mad. 828/2. Türk Bayrağı çekme hususunda şu da belirtmelidir ki, 12.3.1982 tarih ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu ile 8.6.1983 tarih ve 83/670 sayılı Yat Turizmi Yönetmeliği ile bazı özel hükümler getirilmiştir. Gerçekten, Turizmi Teşvik Kanunu 27.maddesinde :

mad.27-a) Gerçek veya tüzel kişiler Bakanlıktan gerekli belgeyi almak kaydı ile yat işi yapabilirler. Türk Bayrağı çekemiyen yatlara 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 823 üncü maddesine bağlı kalmaksızın Türk Bayrağı çekilmesine izin vermeye Bakanlık yetkilidir.

b) Yabancı bayraklı yatların Türk sahillerinde ve Türk limanları arasında turizm amacı ile kullanılmasına ilişkin esaslar ihtiyaca göre Bakanlar Kurulu Kararı ile belirlenir.

2- Geminin Adı

Gemiyi tanıtan hukuki unsurlardan biri de, geminin adıdır[52]. Ticaret Kanunumuzda gemilere isim verme konusunda "seçme serbestisi prensibi" kabul edilmiştir[53]. Ancak bu serbestlik bazı kayıt ve şartlara bağlanmıştır[54].

a) Geminin ilk Türk maliki; gemiye dilediği adı verebilir. Ancak bu isim diğer gemilerin adları ile karıştırılabilecek surette bir benzerlik doğurmamalıdır[55]. Sicile kayıtlı bir geminin adının bordalarının, her iki tarafında ve kıç tarafında ise bağlama limanı ile birlikte silinmeyecek şekilde yazılı olması gereklidir[56].

b) Geminin adının, gemi siciline tescil olunması gereklidir[57]. Fakat gemi tasdiknamesi verilmiş olan bir geminin adı Ulaştırma

---

8.6.1983 tarih ve 83/6708 sayılı Yat Turizmi Yönetmeliğine göre Türkiye dışında kurulu yabancı yat işletmelerinin en az 60 yatak kapasiteli yabancı bayraklı yatlarını:

a) Mevsimde en az 4 ay kullanılmaları ve bu sürede en az 60 gün bu amaçla çalıştırılmaları,

b) Türkiye'de kışlamaları,

c) Sözleşmelerinin Bakanlıkça tasdik edilmesi ve sadece yabancılara ve yurt dışında mukim kimselere döviz karşılığı kiralanabilmeleri,

kayıt ve şartları ile Türkiye tutarak asgari bir döviz kazancı ile pazarlamalarına Bakanlıkça 3 yıla kadar izin verilebilir. İzinler yenilenebilir (mad.19 ve 21).

52 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.36; Çağa T., 1990, sf.49; Kalpsüz T., 1971, sf.133; Eriş G., 1990, sf.126.

53 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.36; Çağa T., 1990, sf.49; Okay M.S., 1965, s.f.104; Kalpsüz T., 1971, sf.134; Eriş G., 1990, sf.126; Doğanay İ., 1990, sf.2272.

54 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.36; Çağa T., 1990, sf.49; Okay M.S., 1965, s.f.104.

55 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.36; Çağa T., 1990, sf.49; Okay M.S., 1965, s.f.104; Kalpsüz T., 1971, sf.135; Eriş G., 1990, sf.126; Doğanay İ., 1990, sf.2277; TK.mad.830/1.

56 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.36; Çağa T., 1990, sf.49; Okay M.S., 1962, sf.103; Kalpsüz T., 1971, sf.136; Eriş G., 1990, sf.126; Doğanay İ., 1990, sf.2278; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1156; TK. mad. 831; GS. Niz. mad.98.

57 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf. 36; Çağa T., 1990, sf.49.

Bakanlığı izni ile değiştirilebilir[58].

c) Geminin adının, yukarıda sözü geçen şekilde gemi teknesine yazdırılmamasından gemi kaptanları sorumludurlar ve bu hükme aykırı hareket etmeleri halinde ceza yaptırımı sözkonusudur[59].

3- Bağlama Limanı

Bir geminin bağlama limanı, o gemiye ait seferlerin yönetildiği limandır[60]. Geminin bağlama limanı, geminin tescili, bazı yetkilerin belirlenmesi ve özellikle uyuşmazlıkların çözümünde yetkili mahkemenin belirlenmesinde önemlidir. Gemiler, bağlama limanının bağlı bulunduğu sicil dairesine tescil olunurlar[61]. Gemi seferlerinin yönetildiği limanın bağlama limanı olarak kabul edilmesi kuralı bazı hallerde zorluk doğurabilir. Zira, örneğin bir geminin sahibi olan bir ticaret şirketinin merkezi bir hinterland şehrinde veya yurt dışında olup da, geminin işletilmesi ile ilgili bir çok işlemin buralarda yapılması halinde; bu kriter bazı zorlukular yaratabilir. Geminin bağlama limanı, özellikle gemi işletmesine karşı açılacak davalarda yetkili mahkeme bakımından önemlidir. Gerek donatan ve gerekse donatma iştirakinde ortak donatanlar aleyhine herhangi bir alacaktan dolayı geminin bağlama limanı mahkemesinde de dava açılabilir[62].

---

58 bak. Kender R.- Çetingil E., 1992, sf. 36; Çağa T., 1990, sf.50; Okay M.S., 1965, sf.104; Kalpsüz T., 1971, sf.136; Eriş G., 1990, sf.126; Doğanay İ., 1990, sf.2278, TK.mad. 830/2 ayrıca GS. Niz. mad.66.

59 bak. Kalpsüz T., 1971, sf.137; Eriş G., 1990 sf.129-130; Doğanay İ., 1990, sf.2279; Eriş G., sf.130 Bu para cezasının ancak sicile kaydedilmiş olan gemilere ait olduğu ifade edilmiştir. (Çağa T, sf.49) TK. mad. 834.

60 bak. Kender R.- Çetingil E., 1992, sf.37; Çağa T., 1990, sf.50; Okay M.S., 1965, sf.105; Kalpsüz T., 1971, sf.138; Eriş G., 1990, sf.103; Doğanay İ., 1990, sf.2259; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1142; TK. mad.819.

61 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf. 37; Çağa T., 1990, sf.51; Tekil F., 1993, sf.44; Kalpsüz T., 1971, sf.137; Eriş G., 1990, sf.1162; Doğanay İ., 1990, sf.2285; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1162; TK. mad.841.

62 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.37; Çağa T., 1990, sf.52; Tekil F., 1993, sf.38 Okay M.S., 1965, sf.106; Kalpsüz T., 1971, sf.137; Eriş G., 1990, sf.276; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1248; TK. mad.950-970; "... davalı vekili cevabında TTK.nun 950, ve HUMK.nun 16 ve 1330 tarihli geçici kanunun

IV. GEMİ SİCİLİ VE GEMİ EVRAKI

Taşınmazlar için tapu sicili veya ticari işletmeler için ticari sicil hangi sebeplerden gerekli ise gemi sicili de gemi üzerindeki hukuki ilişkilerin açıklanması bakımından gerekli ve önemlidir. Gemi sicili başlıca şu amaçların gerçekleşmesine yarar: Herşeyden önce geminin tabiyetinin açıklanmasını sağlayan resmi bir kayıttır[63]. Bundan başka gemi sicili, gemi üzerindeki mülkiyet, rehin ve intifa hakları gibi hukuki

---

4.maddelerine göre ikametgâh yönünden de ayrıca ilgili konişmentolardaki selahiyet şartına da dayanarak İskenderiye Mahkemesinin yetkili olacağından bahisle yetki ilk itirazında bulunmuş ve esas bakımından dahi yerinde olmadığını ileri sürerek davanın reddini istemiştir.... kaldı ki, sözkonusu yüklere ait konişmentolar, davalı donatanın Mersin'de mukim acentası tarafından düzenlenmiş..." Y.11 HD. 10.5.1982 E.2182/2207 Eriş G., 1990, sf.277 No.128.

63 bak. Kender R.- Çetingil E., 1992, sf. 42; Okay M.S., 1965, sf.128; Kalpsüz T., 1971, sf.207-208; Eriş G., 1990, sf.132; Doğanay İ., 1990, sf.2282. Gemi sicili hk.genel olarak bk. Chorley- Giles, 1988, sf.26vd.; Grime R., Shipping Law, Londra, 1978, sf.18 vd.; Power V., EC Shipping Law, Londra, 1992, sf.164 vd; Werner A-G, 1964, sf.172 vd. Sicile kayıt, bayrak ve gemilerin uyruğu iç içe birbirini doğuran kavramlardır. Her devletin bayrağını taşıyan, dolayısı ile vergi ve sair mevzuatının sınırlamalarına tabi olacak gemiler için tutulan bir sicili vardır. Bunlara geleneksel siciller denilmektedir. Ancak bunun yanısıra, Malta, Panama, Liberya, Bahama, Kıbrıs, Belize, St.Vincent gibi bazı devletler sicillerine kaydedip, bayrak hakkı verdikleri gemiler için vergi, adam çalıştırma vb. gibi konularda büyük kolaylık ve avantajlar sağlamaktadırlar. Bu nedenle bunlara açık sicil (open register) ve verdikleri bayrağa da kolay ya da elverişli bayrak (flag of conveniance) denilmekte ve bunlar diğer devletlerin haksız rekabet iddia ve suçlamaları ile karşılaşmaktadırlar. Bunların yanısıra bazı devletler de ülkelerinin belirli bazı bölümlerinide ülke ve gümrük dışı sicil (offshore register) uygulaması yapmakta (İngilterenin Cayman Adaları,Fransanın Kerguelen'ni gibi) , diğer bazı devletler ise (Danimarka ve Norveç) geleneksel sicil yanında uluslararası sicil (international register) olarak adlandırılan ikinci bir sicil uyguması ile bu sicile kaydolan gemilere bazı ayrıcalık ve avantajlar sağlamaktadırlar.Bak.Power V., 1992, sf.165. Öte yandan sicile kayıtla doğan bayrak hak ve yükümlülüğü gemiye sadece bayrağını taşıdığı ülke içerisindeyken değil gittği her yerde daimi olarak bağlı bulunduğu devletin düzenlemelerine ve emirlerine uymasını zorunlu kılar. Venezuelada gümrük makamlarınca millileştirilmiş olan Türk ihrac ürününü her nasılsa geri getirilmek üzere yüklemiş ve ülkesi dışına çıkartmış olan Venezuela Bayraklı geminin malı ülkesi makamlarının emri uyarınıca tekrar geriye götürmüş olması İzmir 3.Ticaret Mahkemesince haklı bulunmuş ve bu karar Yargıtayca da onanmıştır.Y.11.HD. 28.3.1994, E.93/5388, K.94/2361.

ilişkilerin aydınlatılmasını sağlar[64]. Bu amaçlarla ticaret hukukumuzda hususi gemi sicilleri kurulmuştur. Gemi sicillerinin nerelerde, ne şekilde ve hangi resmi makamlar tarafından tutulacağı Ticaret Kanununun 939. ve takip eden maddeleri ve 4.2.1957 tarih ve 4/8520 sayılı "Gemi Sicili Nizamnamesi" hükümleri ile ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Türk gemileri için hükümetin uygun göreceği yerlerde gemi sicili tutulur[65]. Gemi Sicili Nizamnamesinin 1.maddesine göre: Trabzon, Samsun, Zonguldak, İstanbul, Bandırma, Çanakkale, İzmir, Antalya, Mersin ve İskenderun limanlarında birer "Gemi Sicili Dairesi" kurulmuştur. Gemi sicilleri liman başkanlıklarına bağlı olarak çalışan sicil memurları tarafından o yer Asliye Hukuk (Ticaret) Mahkemesinin gözetimi altında tutulur[66].Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok Asliye (Ticaret) Mahkemesi bulunduğu takdirde gemi sicili, Adalet Bakanlığınca bunlardan birine bağlanır[67].

Gemilerin, tescilinde hangi sicil dairesinin tescile yetkili olduğu konusundaki kural ; "Gemi, bağlama limanının tabi olduğu sicil dairesinde tescil olunur"[68] hükmüdür. Bir geminin bağlama limanı, seferlerinin yönetildiği liman olduğuna göre[69] tescile yetkili sicil dairesinin de kural olarak, bağlama limanı sicil dairesi olması doğaldır. Bu ana kural dışında, kanun koyucu; özellikle uygulamada tereddütler

---

64 bak. Kender R.- Çetingil E., 1992, sf. 42-43; Çağa T., 1990, sf.63; Tekil F., 1993, sf.45; Okay M.S., 1965, sf.140-1; Kalpsüz T., 1971, sf.201; Eriş G., 1990, sf.132; Doğanay İ., 1990, sf.2282; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1158.

65 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.42; Çağa T., 1990, sf.63; Tekil F., 1973, sf.36; Kalpsüz T., 1971, sf.202; TK.mad.839/1.

66 bak. Kender R.- Çetingil E., 1992, sf. 42; Çağa T., 1990, sf.63; Tekil F., 1993, sf.44; Kalpsüz T., 1971, sf.203; Eriş G., 1990, sf.132; Doğanay İ., 1990, sf.2283; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1159.

67 Kalpsüz T., 1971, sf.203; Eriş G., 1990, sf.132; TK.mad.839/II, 26/II, GS.Niz. 8/I atfı Doğanay İ., 1990, sf.2283;de Sicilin Hakimler ve Savcılar Yüksek Kurulunun tayin edeceği bir mahkemeye bağlanacağı beyan etmektedir.

68 bak. Kalpsüz T., 1971, sf.202; Tekil F., 1993, sf.44; Okay M.S., 1965, sf.134; Eriş G., 1990, sf.135; Doğanay İ., 1990, sf.2285; TK.mad.841/1.

69 bak. Kender R.- Çetingil E., 1992, sf.37; Çağa T., 1990, sf.50; Okay M.S., 1965, sf.105; Kalpsüz T., 1971, sf.138; Eriş G., 1990, sf.103; Doğanay İ., 1990, sf.2259; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1142; TK. mad.819.

doğurabilecek iki önemli durumu da gözönünde tutmuştur: Bir geminin seferleri yabancı bir limandan yönetilecekse ya da geminin bağlama limanı yoksa, bu takdirde gemi sahibi gemisini dilediği yer siciline tescil ettirilebilir[70]. Diğer yandan; gemi sahibinin Türkiye dahilinde ikametgahı veya ticari işletmesi olmayabilir. Bu takdirde gemi sahibi, Türk Ticaret Kanunu ile kendisine tanınan hakları kullanmak ve yüklenen yükümlülükleri yerine getirmek üzere sicil memurluğuna o bölgede oturan bir temsilci göstermek zorundadır[71].

1- Gemilerin Tescilinde Usul

Gemilerin üzerindeki hukuki ilişkilerin tescilinde, Tapu Sicilinde olduğu gibi, ana kural olarak "talep üzerine tescil"dir. Doğrudan doğruya (resen) tescil söz konusu değildir: "gemi, ancak malikin veya maliklerden birinin talebi üzerine gemi siciline tescil olunur" ve tescile ilişkin talep bir dilekçe ile yapılır[72]. Tescil talebiyle birlikte geminin kimliğini açıklayan şu hususların da bildirilmesi gereklidir: Geminin adı, türü ve yapımında kullanılan malzeme, bağlama limanı, inşa olunduğu yer ve inşa tarihi, resmi ölçme neticeleri ve motor gücü, geminin sahibinin (gerçek veya tüzel kişi olarak) adı, ticaret ünvanı ve ticaret sicil kaydı, ticari işletme merkezi, donatma iştirakinde ortak donatanlarla gemi payları ve miktarları, gemi müdürü ve yabancı ülkede ikametgahı olan gemi sahibinin sicil çevresindeki temsilcinin adı, soyadı ve adresi[73].

Tescilin ne şekilde yapılacağı, Ticaret Kanunumuzun 848. ve Gemi Sicil Nizamnamesinin 50.ve takip eden maddeleri hükümleri ile ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Ticaret Kanunumuzun 845 ve 848.

---

[70] bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf65; Eriş G., 1990, sf.136; Doğanay İ., 1990, sf.2285; Tekil F., 1993, sf.44; TK.mad.841/2.

[71] bak. Tekil F., 1993, sf.44; Eriş G., 1990, sf.136; Doğanay İ., 1990, sf.2285; TK.mad. 841/3, 845/10.

[72] bak. Okay M.S., 1965, sf.139; Kalpsüz T., 1971, sf.213; Eriş G., 1990, sf.137; Doğanay İ., 1990, sf.2287; TK.mad.843; GS.Niz.mad.16.

[73] bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Kalpsüz T., 1971, sf.211; Eriş G., 1990, sf.139; TK.mad.845.

maddeleri gereğince yapılan kayıtlarla ilgili olarak doğacak değişikliklerin de, gemi siciline geçirilmek üzere bir dilekçe ile derhal sicil memurluğuna bildirilmesi gereklidir[74]. Gemi sahibi, donatma iştirakinde gemi müdürü ve eğer gemi maliki tüzel kişilik ise, bunun yetkili temsilcisi kayıtlarla ilgili değişiklikleri de sicile kaydettirmek üzere gerekli talepleri yapmak zorundadırlar[75]. Bu zorunluluğa uyulmaması halinde, ticari işletmelerin tescil yükümlülüğüne ilişkin, Ticaret Kanunumuzun 35. maddesindeki yaptırım uygulanır[76].

2- Tescile Ait Genel Prensip ve Kurallar

a) Tescil Yükümlülüğü: Deniz Ticaret Hukukumuza göre onsekiz grostonilato ve daha büyük her ticaret gemisinin maliki, tescil talebinde bulunmak zorundadır[77]. Bu zorunluluk Türk gemisi niteliğindeki ticaret gemileri içindir[78] ve gemi, bir yabancı gemi

---

74 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.66; Okay M.S., 1965, sf.141; Kalpsüz T., 1971, sf.220; Eriş G., 1990, sf.139; Doğanay İ., 1990, sf.2289; TK.mad.849/1.

75 bak.Çağa T., 1990, sf.66; Kalpsüz T., 1971, sf.221; Eriş G., 1990, sf.143; Doğanay İ., 1990, sf.2294; TK.mad.849/1.

76 bak.Çağa T., 1990, sf.66; Okay M.S., 1965, sf.141; Eriş G., 1990, sf.144; Doğanay İ., 1990, sf.2295; TK.mad.850; GS.Niz.mad.24.

77 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.65; Çağa T., 1990, sf.64; Kalpsüz T., 1971, sf.209; Eriş G., 1990, sf.138; Doğanay İ., 1990, sf.2288; TK.mad.844/1.

78 bak. Çağa T., 1990, sf.64; Tekil F., 1993, sf.44; Kalpsüz T., 1971, sf.209; Doğanay İ., 1990, sf.2288; (bak. yukarıda § 2, III) "... taraflar arasındaki uyuşmazlık, davacı anonim şirkete ait olup yurtdışından satın alınmış ve her biri 18 grostonilatodan küçük ticari amaçlı 13 adet yatın Türk gemi siciline tescilinin mümkün olup olmadığı noktasında toplanmaktadır. Türk Ticaret Kanununun gemi siciline ilişkin 839.maddesinde sicilin Türk gemileri için tutulacağı hükme bağlandıktan sonra, bunu izleyen 840.maddesinde ise, gemi siciline 823.madde gereğince Türk bayrağını çekme hakkını haiz ticaret gemileri ile 822.maddenin ikinci fıkrasının 1 ve 3 numaralı bentlerinde yazılı gemilerin kaydolacağı hükme bağlanmış bulunmaktadır... Yukarıdaki maddelerin karşılıklı değerlendirilmelerinden bir geminin Türk gemi siciline tescil edilebilmesi için öncelikle o geminin tescili caiz gemilerden olması ve ayrıca buna ilaveten Türk bayrağı çekme hakkını haiz bir Türk gemisi olması ve nihayet yabancı bir ülkenin gemi siciline kayıtlı olmaması şartları zorunlu bulunmaktadır. TTK.'nun gemi siciline ilişkin 839 ve müteakip maddelerinde 18 grostonilatodan küçük gemilerin tasdiknamesiz veya şahadetnamesiz Türk bayrağı çekebileceğine dair aynı yasanın

sicilinde kayıtlı bulunduğu sürece Türk gemi siciline tescil olunamaz[79]. Bu zorunluluk Ticaret Kanununun 828.maddesi hükmüne göre bayrak şahadetnamesi almış olan gemileri de kapsamaktadır[80]. Bayrak şahadetnamesi almış olan bir geminin sahibi en geç bir yıl içinde ve gemi Türkiye'ye geldiği takdirde gemiyi ilgili sicil memurluğuna tescil ettirmekle yükümlüdür[81].

Tescil yükümlülüğünün istisnaları olarak Ticaret Kanunumuzda; yukarıda sözü geçen yabancı sicilde kayıtlı gemilerden başka diğer iki grup daha ayrılmaktadır: Ticaret Kanununun 822. maddesinin ikinci fıkrasının ikinci bendinde yazılı donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemilerle devlet, belediye veya sair kamu tüzel kişilerine ait ve özel olarak bir kamu hizmetine tahsis edilen gemilerin, gemi siciline tescilleri gerekli değildir[82]. Bunlardan başka, onsekiz grostonilatodan küçük gemilerle[83], Ticaret Kanununun 822.maddesinin ikinci fıkrasının 1 ve 3 nolu bentlerinde sayılan (yatlarla gezinti, spor, eğitim ve bilim amaçlarına tahsis edilen ve Türkiye'de yabancılar hesabına inşa

---

829.maddesine yollamada bulunmadığına göre, bu hükmün geminin tescilinde uygulanması mümkün değildir. Kaldı ki, anılan madde Türk gemisi olmayan bir gemiye Türk bayrağı çekebilme hakkını da tanımış değildir... Bu durum karşısında TTK.'nun 840. maddesinin yollamada bulunduğu aynı yasanın 823.maddesinin ikinci fıkrasının ikinci bendi koşulları gerçekleşmediğinden ve en azından şirketin pay senetlerinin en az %51'inin nama yazılı olduğu ve bunların Türk vatandaşlarının elinde bulunduğu ileri sürülüp kanıtlanmadığından davalı gemi sicil memurluğunca bu koşulların yerine getirilmemesi nedeniyle tescilden imtina edilmesinin yerinde olduğu... hükmün onanması gerekmiştir". Y.11.HD. 19.6.1987, E.1746/K.3737 Eriş G., 1990, sf.118 No:39.

79 bak.Çağa T., 1990, sf.64; Kalpsüz T., 1971, sf.210; Eriş G., 1990, sf.141; Doğanay İ., 1990, sf.2291; TK.mad.847/1; bakınız bir önceki atıfta sökonusu olan olan Yargıtay kararı.

80 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.41; Çağa T., 1990, sf.61; Eriş G., 1990, sf.123; bak yukarıda § 2, III, 1, d.

81 bak. GS Niz.mad.11; GBŞ Niz.mad.5; Doğanay İ., 1990, sf.2275 mealen.

82 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.42; Çağa T., 1990, sf.64; Kalpsüz T., 1971, sf.210; Eriş G., 1990, sf.111; Doğanay İ., 1990, sf.2264; TK.mad.840.

83 Muhalif mefhumdan Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.64; Okay M.S., 1965, sf.134; Kalpsüz T., 1971, sf.209; muhalif mefhumdan Eriş G., 1990, sf.138; Doğanay İ., 1990, sf.2288; TK.mad.844.

olunan) gemilerin tescili zorunlu değildir, yani bu gemilerin sahipleri gemilerini tescil ettirmekte serbesttirler[84].

b) Tescil edilen hususların gerçeğe uygunluğu için belgelendirilmiş olmaları gereklidir. Bunun sağlanması için: geminin bağlama limanı, inşa olunduğu yer ve kızaktan indiği yıl, maliki ve iktisap sebebi ile motor gücüne ilişkin beyanların doğruluğunun ve bayrak çekme hakkının dayandığı olaylarla ölçme neticelerinin kanıtlanması gereklidir[85]. Gemi sicilinin içeriğinin gerçeğe uygunluğu prensibi bu sicilin düzenlenmesinde gözönünde tutulan amacın temel dayanağını oluşturur. Gemi sicilinde kayıtlı bir gemiyi satın almak veya vermek istediği kredi karşılığında gemi üzerinde lehine bir rehin hakkı tesisi gibi maksatlarla hareket eden kimselerin sermaye ve çıkarlarını rizikoya karşı koruyabilmek için inceledikleri gemi konusunda girişecekleri hukuki işlemlere esas olan gemi sicilindeki kayıtların gerçeğe uygun bulunması zorunludur[86]. Esasen genel hükümlere göre; tüm resmi senet ve sicillerin doğruluğu bir karine olarak kabul edilir. Ancak, bunların aksi yani doğru olmadıkları da her türlü delille kanıtlanabilir[87].

Eğer gemi, ülke içinde resmi olarak henüz ölçülmemişse, Türkiye dışında yapılmış ölçmeye ilişkin belgenin veya onaylı diğer bir belgenin ibrazı, kanıtlama için yeterlidir[88]. Fakat gemi, kısmen veya tamamen ülke içinde inşa edilmiş ise, inşa halindeki gemilere mahsus özel sicilde kayıtlı bulunup bulunmadığı hakkında anılan bu özel inşaat sicil

---

84 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.64; Kalpsüz T., 1971, sf.207; Doğanay İ., 1990, sf.2288; TK.mad.840.

85 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.66; Okay M.S., 1965, sf.141; Eriş G., 1990, sf.140; Doğanay İ., 1990, sf.2290; TK.mad.846/1; GS Niz.mad.23, 24, 27 ve 75.

86 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43 mealen; Çağa T., 1990, sf.66; Kalpsüz T.,1971, sf.204.

87 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.44; Çağa T., 1990, sf.68; Eriş G., 1990, sf.182; Doğanay İ., 1990, sf.2332 TK.mad.7.

88 bak.Eriş G., 1990, sf.142; Doğanay İ., 1990, sf.2290; TK.mad.846/2; Ölçme Tüz.mad.3, 5.

memurluğundan alınacak bir belgenin ibrazı gereklidir[89].

c) Gemi Sicilinin Aleniliği (Açıklığı): Gemi maliki ile, gemi üzerindeki haklara bağlı (mesela alım-satım veya rehin hakkı tesisi gibi) bir hukuki işlem yapmak isteyenlerin geminin teknik nitelik ve kabiliyetleri, gemi üzerindeki hukuki ilişkilerin o andaki durumu hususlarında tam bir bilgiye sahip olmaları çıkarlarının korunması bakımından zorunludur. Bu amaçla kanun koyucu "gemi sicilinin aleniliği" (açıklığı) prensibini kabul etmiştir[90]. Zira; ancak bu sayede, örneğin gemi üzerinde tesis olunacak bir rehin hakkı karşılığında kredi açabilecek bir kurum, geminin açılacak krediyi karşılayabilecek bir teminat oluşturup oluşturmayacağını incelemek olanağını bulabilir. Aynı durum gemi satın alacaklar için de geçerlidir.

Ticaret Kanunu hükümlerine göre gemi sicili alenidir (açıktır), yani her şahıs gemi sicilinin sahifelerini inceleyebilir[91]. Bu bakımdan ayrıca bir ilginin varlığını belgelemeye ya da kanıtlamaya gerek yoktur. Ancak, bir ilgisinin olduğunu kanıtlayan herkes ayrıca bir kaydın tamamlanması için gemi sicilinde atıf yapılmış olan belgeleri, henüz sonuçlanmamış tescil istemlerini ve sicil dosyalarını da incelemeye izinlidir[92]. Bundan başka ayrıca; talep üzerine ve masrafı ödenmek koşuluyla, sicildeki kayıtların onaylı ya da onaysız örnekleri de verilebilir[93].

d) Gemi siciline tescil edilen hususların gerçeğe uygunluğu prensibinin doğal bir sonucu olarak; tescil edilen hususlarda oluşacak

---

89 bak.Eriş G., 1990, sf.140; Doğanay İ., 1990, sf.2291; TK.mad.846/3; GS.Niz. mad.12.

90 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.42; Çağa T., 1990, sf.63; Kalpsüz T., 1971, sf.236; Doğanay İ., 1990, sf.2286; Tekil F., 1993, sf.45; Eriş G., 1990, sf.136 TK.mad.842/1.

91 İbidem.

92 bak. Kalpsüz T., 1971, sf.237; Doğanay İ., 1990, sf.2286; Eriş G., 1990, sf.136; Okay M.S., 1965, sf.129; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1162 TK.mad.842/2.

93 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.238; Eriş G., 1990, sf.136; Doğanay İ., 1990, sf.2286 TK.mad.842/3; GS Niz.mad.92-93.

değişikliklerin de tescil edilmek üzere, yukarıda belirtildiği şekilde[94] derhal sicil memurluğuna bildirilmesi gereklidir[95]. Türk Bayrağı yerine TK'nın 824. maddesinin 1.fıkrası gereğince yabancı bir bayrak çekmesine izin verilmiş olan bir geminin ne süre ile Türk Bayrağını çekmeyeceği de sicil memurluğuna bildirilerek tescil olunur. İznin bitmesi veya geri alınması hallerinde de değişikliğin tescili gereklidir[96].

Geminin kurtarılamayacak şekilde batması (yani fiilen ziyaı) veya tamir kabul edilmez bir hale girmesi (yani ağır hasara uğrayarak esaslı şekilde kıymetten düşmesi) veyahut ta Türk Bayrağını çekme hakkını kaybetmesi hallerinin gecikmeksizin sicil memurluğuna bildirilmesi gerekir[97]. Bu gibi hallerde yapılması gereken talepleri gemi sahibi ve donatma iştirakinde ise, gemi müdürü yapmak zorundadır[98]. Ancak, bunlardan bir tanesinin talebi yeterlidir[99].

3- Gemilerin Terkini (Silinmesi)

Geminin sicilde kayıtlı bulunmasını gerektiren koşulların var olmaması veya ortadan kalkması hallerinde gemi sicilinde kaydın terkini (silinmesi) icap eder[100]. Terkini gerektiren koşullar ve terkin usulü bakımından Ticaret Kanunumuz bir ayırma yapmaktadır.

a) Talep Üzerine Terkin: Geminin kurtarılamayacak şekilde batması veya tamir kabul edilmez bir duruma gelmesi ya da Türk Bayrağını çekme hakkının kaybı hallerinde, talep üzerine geminin kaydı

---

94 bak.§ 2, IV, 1; Çağa T., 1990, sf.66; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Kalpsüz T., 1971, sf.220; Eriş G., 1990, sf.143; Doğanay İ., 1990, sf.2294 TK.mad. 849/1.

95 İbidem.

96 Çağa T., 1990, sf.66; Kalpsüz T., 1971, sf.228; Doğanay İ., 1990, sf.2295; Eriş G., 1990, sf.143; mealen TK.mad. 849/2.

97 bak.Kender R. Çetingil E., 1992, sf.43; Doğanay İ., 1990, sf.2295; Eriş G., 1990, sf.143 TK.mad.849/3.

98 Çağa T., 1990, sf.66; Doğanay İ., 1990, sf.2294; Eriş G.,1990, sf.143 TK. mad. 849/4; GS Niz.mad.64.

99 İbidem.

100 bak.Eriş G., 1990, sf.144; Kalpsüz T., 1971, sf.226.

terkin olunur[101]. Malik veya maliklerinin talepleri üzerine, tescili zorunlu olmayıp isteğe bağlı bulunan gemilerin kayıtları dahi terkin olunur[102]. Diğer yandan gemilerin tamir kabul etmez hale gelmeleri (ağır hasara uğramaları) sebebi ile malikleri tarafından kayıtların terkini talep olunduğu taktirde sicil memuru, haklarının korunması için kaydı bulunan ipotekli alacaklıları gerektiğinde ilan suretiyle durumdan haberdar ederek, belirleyeceği uygun bir süre içinde itirazlarını bildirmeye çağırır[103]. Süresi içinde yapılan itirazların geçerli olup olmadığı mahkeme tarafından değerlendirilir ve geçerli görülmediği takdirde mahkemece verilen kararın kesinleşmesi üzerine geminin kaydı terkin olunur[104].

Gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kaybettiği takdirde, yine haklarının korunması amacıyla ancak ipotekli alacaklıların ve gemi sicil içeriğine göre ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin olurları ile kaydı terkin olunabilir[105]. Bu olur, terkin talebi ile beraber belgelendirilmemişse; geminin Türk bayrağını çekme hakkını kaybettiği gecikmeksizin gemi siciline kaydolunur ve bu kayıt, sicile kayıtlı gemide ipotek bulunmadığı takdirde terkin hükmündedir[106]. Tescili zorunlu olmayıp isteğe bağlı bulunan gemilere ait kayıtların terkini bunların sahipleri tarafından talep edildiği takdirde, yine yukarıdaki düşüncelerle terkin ipotekli alacaklıların ve sicile kayıtlı ipotek üzerinde hak sahibi üçüncü kişilerin olurlarına bağlıdır; yani bu kişilerin olurları

---

101 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.66; Kalpsüz T., 1971, sf.226; Okay M.S., 1965, sf.142; Doğanay İ., 1990, sf.2297; Eriş G., 1990, sf.145; Tekil F., 1993, sf.46.

102 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.66; Eriş G., 1990, sf.146 TK.mad.851/1; GS Niz.mad.14, 57.

103 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.66; Kalpsüz T., 1971, sf.227 TK.mad.857, 37.

104 Kalpsüz T., 1971, sf.227; Tekil F., 1993, sf.39; Doğanay İ., 1990, sf.2298; Eriş G., 1990, sf.145 TK.mad.851/2, GS Niz.mad.14, 57.

105 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.66; Kalpsüz T., 1971, sf.228; Doğanay İ., 1990, sf.2297; Eriş G., 1990, sf.146 TK.mad.851/3.

106 Kalpsüz T., 1971, sf.228; Eriş G., 1990, sf.146 TK.mad.851/3.

alınmadıkça terkin yapılmaz[107].

b) Res'en (Doğrudan) Terkin : Tescili gerektiren esaslı koşullardan birinin var olmaması sebebiyle tescil edilmesi olanaklı bulunmayan bir gemi tescil edilmişse veya geminin kurtarılmayacak şekilde batması ya da tamir kabul etmez duruma girmesi veyahut Türk Bayrağını çekme hakkını yitirmesi halleri[108] sicil memurluğuna bildirilmezse, Ticaret Kanununun genel olarak tescile ilişkin yaptırımlarından söz eden 35. madde hükmü uygulanır[109]. Bu takdirde, keyfiyetin gemi siciline kayıtlı diğer hak sahiplerine de bildirilmesi gereklidir[110]. Ancak; malik ile diğer hak sahiplerinin kim oldukları veya ikametgahları belli değil ise, bütün Türkiye'ye ait sicil kayıtlarını ilan eden bu konuya özel gazete ile[111] ve diğer uygun bir gazete ile ilan edilir ve ilan kağıdı sicil memurluğu ve mahkeme divanhanesine (ilan panosuna) asılır[112].

Geminin sicil kaydı, ancak süresi içinde itiraz sebeplerinin bildirilmemesi veya bunların mahkemece uygun görülmediği hakkında verilen kararın kesinleşmesi halinde re'sen yani bu hususta bir talebe bağlı kalınmadan terkin olunabilir[113]. Fakat Türk Bayrağı çekme hakkını kaybetmiş olan bir geminin terkinine, gemi ipoteğinin halen mevcut olduğunu ileri süren bir ipotekli alacaklı itiraz ederse bu

---

107 bak. Çağa T., 1990, sf.66; Tekil F., 1993, sf.47; Okay M.S., 1965, sf.143; Doğanay İ., 1990, sf.2297; Eriş G., 1990, sf.146 TK.mad.851/4.

108 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.67; Kalpsüz T., 1971, sf.229; Tekil F., 1993, sf.47; Doğanay İ., 1990, sf.2299; Eriş G., 1990, sf.145 TK.mad.849/3.

109 bak. Kalpsüz T., 1971, sf.226; Tekil F., 1993, sf.44; Okay M.S., 1965, sf.143; Doğanay İ., 1990, sf.2301; Eriş G., 1990, sf.147 TK.mad.849/3.

110 bak.Çağa T., 1990, sf.67; Tekil F., 1993 sf.47 mealen Doğanay İ., 1990, sf.2299; Eriş G., 1990, sf.147 TK.mad.851/3.

111 bak. Doğanay İ., 1990, sf.2300; Eriş G., 1990, sf.147 TK.mad.852/1.

112 İbidem.

113 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.44; Çağa T., 1990, sf.67; Kalpsüz T., 1971, sf.227; Tekil F., 1993, sf.47; Okay M.S., 1965, sf.143; Doğanay İ., 1990, sf.2298; Eriş G., 1990, sf.147.

durumda kayıt terkin edilmeyip sadece geminin Türk Bayrağını çekme hakkını yitirdiği tescil edilir[114].

Diğer yandan; gemi siciline kayıtlı bir gemi hakkında yirmi yıldan beri hiç bir işlem yapılmamış olup da, Ulaştırma Bakanlığından alınan raporlara göre geminin var olmadığına veya denizcilikte kullanılamayacak hale geldiğine kanaat getirilmiş olursa; sözü geçen geminin kaydının terkinine (üzerinde ipotek veya intifa tescil edilmemiş olmak koşulu ile), sicil memurunun önerisi üzerine mahkemece re'sen karar verilir[115].

4- İnşa Halindeki Gemilere Mahsus Sicil (Yapı Sicili)

Ticaret Kanununun 858. ve takip eden maddeleri hükümlerine ve Gemi Sicil Nizamnamesinin 76. ve takip eden maddelerine göre Türkiye'de kurulmuş olan gemi sicil daireleri inşa halindeki gemilere mahsus özel sicilleri (yapı sicili) de tutar ve bu sicil dairelerinin çevreleri, Ulaştırma Bakanlığının önerisi üzerine Bakanlar Kurulunca belirlenir[116]. İnşa halindeki gemilere mahsus sicil kayıtlarının özellikle bu gemiler üzerinde ipotek tesis edilerek yapım giderlerini karşılayacak gerekli kredinin sağlanması bakımından önemleri büyüktür. Diğer yandan; bu özel sicil inşa halindeki gemiler üzerinde tesis edilecek ipoteğin teminat fonksiyonunun işleyebilmesi ve dolayısıyla kredinin kötüye kullanımnın önlenmesi amacıyla, bu ipoteğin tesisine ilişkin ileride görülecek belirli koşullara paralel olarak[117] bazı koşullara bağlanmıştır. Tescile ait koşullar ve usul:

a) İnşa halindeki bir gemi, ancak yapı üzerinde bir gemi

---

[114] Kalpsüz T., 1971, sf.230; Doğanay İ., 1990, sf.2300; Eriş G., 1990, sf.147 TK.mad.852/2.

[115] bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.44; Çağa T., 1990, sf.67; Kalpsüz T., 1971, sf.231; Tekil F., 1993, sf.47; Doğanay İ., 1990, sf.2301; Eriş G., 1990, sf.148 TK.mad.853.

[116] bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.46; Çağa T., 1990, sf.75; Okay M.S., 1965, sf.144.

[117] bak. aşağıda § 4, VIII.

ipoteğinin tesisi veya yapının ihtiyati veya icrai haczinin söz konusu olması halinde, bu gemilere mahsus özel sicilde tescil olunabilir[118].

b) Üzerinde bir gemi ipoteği tesis edilmek istenen yapının inşa halindeki gemilere mahsus özel sicile kaydedilmesi için; ipotek tesisine ilişkin koşulların (yani omurgası konularak gemi kızaktan indirilinceye kadar görünebilecek bir yerine ad ve numara konmak suretiyle açık ve devamlı bir şekilde belirleyerek ayırabilmeyi ve tanımayı sağlayacak hususların)[119] varlığı ve yapının 18 grostonilatodan büyük olması gereklidir[120].

c) Yapı, geminin inşa olunduğu tersane sahibinin ve tersane sahibi yapının maliki değil ise, malikin kayıt dilekçesi üzerine[121] inşa yerinin bağlı bulunduğu sicil memurluğunca tescil olunur[122]. Ayrıca; ihtiyati ve icrai haciz kararı almış olan alacaklı da, icra memurunun yazılı bildirimi üzerine yapının bu özel sicile tescilini isteyebilir[123].

d) Tescil talebi ile birlikte bildirilecek ve tescil edilecek hususlara gelince: inşa halinde bulunan geminin (yapının) türü ile adı veya numarası ya da ayırt edilebilmesine yarayan işaretler, inşaat yeri ve geminin inşa olduğu tersane, inşa olunan geminin (yapının) maliki (ve gemi maliki olarak tersane sahibinden başka bir kimse gösterildiği takdirde), tersane sahibi tarafından resmi bir şekilde düzenlettirilen ve

---

118 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.46; Çağa T., 1990, sf.75; Kalpsüz T., 1971, sf.251; Okay M.S., 1965, sf.144; Doğanay İ., 1990, sf.2304; TK. mad.858/1, GS Niz.mad.12, 76 vd.

119 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.257; Doğanay İ., 1990, sf.2396; Eriş G., 1990, sf.234; Okay M.S., 1965, sf.145; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1221-1222; TK.mad. 941/1.

120 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2397; Eriş G., 1990, sf.235; Başbuğoğlu T., 1988,. sf. 1222 TK.mad.941/3.

121 bak.Çağa T., 1990, sf.75; Kalpsüz T., 1971, sf.257; Tekil F., 1993, sf.47; Okay M.S., 1965, sf.144 TK.mad.859/1.

122 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.257; Tekil F., 1993, sf.47; Eriş G., 1990, sf.151 TK.mad.858/2.

123 bak.Çağa T., 1990, sf.75; Kalpsüz T., 1971, sf.255; Tekil F., 1993, sf.47; Doğanay İ., 1990, sf.2305; Eriş G., 1990, sf.151 TK.mad.859/2.

malik olarak gösterilen kimsenin mülkiyeti nasıl kazandığını bildiren bir beyannamenin de verilmesi gereklidir[124].

Bundan başka; özellikle yukarıda (b) bendinde söz konusu olan koşulların varlığının yetkili gemi ölçüm makamının vereceği bir belge ile kanıtlanması ve inşaat yeri ve geminin inşa olduğu tersane ile, yapının malikini bildiren belgelerin niteliklerinin ve yapının kaydolduğu günün de sicile geçirilmesi gereklidir[125].

e) Tescil edilen hususlarda ortaya çıkacak değişiklikleri ve geminin yapımının tamamlandığını, tersane sahibi ile yapının sahibi; tescil edilmek üzere bir dilekçeyle sicil memurluğuna derhal bildirmek ve bu hususları belgelendirmek zorundadırlar[126]. Bu hükme aykırı davrananlar hakkında da Ticaret Kanununun tescil yükümlülüğüne uymayanlar hakkındaki 35. ve 85. madde hükümleri uygulanır[127]. Özellikle geminin inşasının tamamlandığı bildirildikten sonra aynı gemi için yeniden inşa halindeki gemilere mahsus sicile bir gemi ipoteğinin tescili olanaklı değildir[128].

f) Sicilden terkin: Yapının harap olması veya geminin sahibi ile inşa olduğu tersane sahibinin terkini talep etmeleri ya da tersane sahibi tarafından geminin yabancı memlekete teslim edildiğinin bildirilmesi hallerinde, yapının sicildeki kaydı terkin olunur. Ancak; sözü geçen son iki hal üzerine inşa halindeki geminin sicilden terkininin yapılabilmesi için; ipotekli alacaklılarla, sicile kayıtlı bulunan diğer hak sahiplerinin hak ve çıkarlarının korunmasını sağlamak için bunların da olurlarının

---

124 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.257; Okay M.S., 1965, sf.145; Doğanay İ., 1990, sf.2306; Eriş G., 1990, sf.152 TK.mad.860, 861, GS Niz.mad.83.

125 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.211; Okay M.S., 1965, sf.145; Doğanay İ., 1990, sf.2306; Eriş G., 1990, sf.153 TK.mad.860, 861, GS Niz.mad.83.

126 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.220; Doğanay İ., 1990, sf.2307; Eriş G., 1990, sf.153 TK.mad.862/1.

127 İbidem.

128 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2307; Eriş G., 1990, sf.154 TK.mad.862/2.

alınması zorunludur[129].

5- Tescile Karşı İtirazlar

Sicil memurunun tescile ilişkin kararlarına karşı yapılabilecek itirazlarda Ticaret Kanunu'nun ticaret siciline ilişkin genel hükümleri uygulanır[130]. Buna göre; "ilgililer, vuku bulacak tescil veya tadil yahut terkin talepleri üzerine sicil memurluğunca verilecek kararlara karşı tebliğinden itibaren sekiz gün içinde sicilin bağlı bulunduğu mahkemeye dilekçe ile itiraz edebilirler. Bu itiraz mahkemece evrak üzerinde incelenerek karara bağlanır. Şu kadar ki; sicil memurunun kararı, üçüncü şahısların sicilde kayıtlı bulunan hususlara müteallik menfaatlerini ihlal ettiği taktirde, itiraz edenle üçüncü şahıs da dinlenir. Gelmezlerse evrak üzerinde karar verilir"[131]. Mahkemece verilecek karara karşı , ilgililer ve sicil memuru tarafından tebliğ tarihinden itibaren 15 gün içinde temyiz yoluna başvurulabilir ve temyiz kararının uygulanmasını durdurur[132].

6- Gemi Evrakı

Açık denizde veya varış limanlarında, gerek barış ve gerekse savaş zamanlarında; gemi, gemi adamları yük ve yolculara ait çeşitli belgelerin her seferde gemide bulunması (sefer izni, cebri icra, el konma, gümrük kontrolü veya suçların takibi vb. gibi) değişik bakımlardan zorunludur. Bundan dolayı kaptan; gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmekle yükümlüdür[133]. Gemi evrakı kavramı altında toplanan bu belgelerin

---

129 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.66; Kalpsüz T., 1971, sf.226; Doğanay İ., 1990, sf.2308; Eriş G., 1990, sf.154 ; TK.mad.863.

130 bak. Çağa T., 1990, sf.64; Doğanay İ., 1990. sf.2308; Eriş G., 1990, sf.155 ; TK.mad.864, 36.

131 bak.Çağa T., 1990, sf.64; Doğanay İ., 1990, sf.2308 ; TK.mad.36.

132 bak.Çağa T., 1990, sf.64; Doğanay İ., 1990, sf.2308 ; TK.mad.864, 36/3, 35/4.

133 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.59; Çağa T., 1990, sf.76; Kalpsüz T., 1971, sf.167; Tekil F., 1993, sf.105; Okay M.S., 1965, sf.146; Doğanay İ., 1990, sf.2463; Eriş G., 1990, sf.310; TK.mad.974.

önemli olanları şunlardır:

a) Gemi Tasdiknamesi: Geminin kimliğinin açıklanmasına ve özellikle bayrak çekme hakkının kanıtlanmasına yarayan[134] gemi tasdiknamesinin seferde gemide bulundurulması gereklidir[135]. Gemi tasdiknamesi henüz alınmamış olan hallerde, bunun yerine geçen bayrak şahadetnamesinin gemide bulundurulması gerekir[136]. Gemi tasdiknamesinin ve bunun onaylı bir örneğinin nasıl düzenleneceği, gemi sicil nizamnamesinin 68. ve takip eden maddelerinde gösterilmiştir.

b) Ölçüm Belgesi: Geminin uyruğu, adı ve bağlama limanı gibi; teknik nitelikleri ile büyüklüğü, motor gücü vs. gemiyi tanıtan unsurlar olarak gerek donatanın sorumluluğu ve gerekse liman harç ve vergilerinin belirlenmesi bakımlarından önemlidir. Geminin ölçüm belgesi, geminin resmi makamlar tarafından yapılan teknik ölçme sonuçlarını (tonajını, sınıfını vs.) gösteren resmi bir belgedir. Bu belgeye geminin tescil edildiğini de belirten bir kayıt konularak, geminin malikine verilir[137]. Bizde ölçüm belgeleri; Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Hakkında 1969 tarihli Uluslararası Londra Sözleşmesi (TONNAGE) ve Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği[138] hükümlerine göre yapılan ölçme sonunda düzenlenir.

---

134 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.59; Çağa T., 1990, sf.76; Kalpsüz T., 1971, sf.143; Tekil F., 1993, sf.39; Doğanay İ., 1990, sf.2274; Eriş G., 1990, sf.123; TK.mad.827/1.

135 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.59; Çağa T., 1990, sf.76; Kalpsüz T., 1971, sf.143; Tekil F., 1993, sf.39; Okay M.S., 1965, sf.146; Doğanay İ., 1990, sf.2274; Eriş G., 1990, sf.123; TK.mad.827/2; bak.yukarıda § 2, III, 1, d.

136 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.59; Çağa T., 1990, sf.76; Kalpsüz T., 1971, sf.144; Tekil F., 1993, sf.39; Doğanay İ., 1990, sf.2275; Eriş G., 1990, sf.123; TK.mad.828/1.

137 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.59; Çağa T., 1990, sf.76; Tekil F., 1993, sf.40.

138 bak. § 1, IV, 2. Yapılan bu sörvey ve ölçümler deniz güvenliğinin en temel unsurlarından birisi olup geminin yola, denize ve yüke elverişliliğinin de dayanağıdır. Bak.Bull.J.W., An Introduction To Safety At Sea, Glaskow, 1981, sf.3-4.

c) Yola Elverişlilik Belgesi: Denizde Mal ve Can Koruma Hakkındaki 4922 sayılı Kanun (DCMK)nın 3. ve 4. maddeleri hükümlerine göre; ticaret gemilerinin tahsis edildikleri işlere veya yapacakları yolculuklara (tekne, kazan, makina, genel donatım vs.) teknik bakımdan elverişli olup olmadıkları yılda en az bir defa denetlenerek süreli bir "yola elverişlilik belgesi" verilir. Böyle bir belgesi olmayan veya süresi biten ticaret gemilerinin yola çıkmalarına izin verilmez. Aynı kanunun 5.maddesi hükmü ile, uluslararası tanınmış tasnif (klas) kurumlarından (Lloyd's Register, American Bureau of Shipping, Bureau Veritas, Det Norske Veritas, Nippon Kaiji Kyokai, Registro İtaliano Navale, Germanischer Lloyd gibi) verilen belgeler de kabul edilmekte ve bu belgelere dayanılarak ayrıca denetleme yapılmadan da, yola elverişlilik belgesi verilmektedir.

d) Gemi Jurnali: Mevzuatımıza göre; her gemide "gemi jurnali" denilen bir defterin tutulması zorunludur. Bu deftere, kaptan veya onun gözetimi altında bir gemi adamı tarafından ve her yolculukta yüklemeden itibaren geçecek belli başlı olayların kaydedilmesi gereklidir. Küçük liman gemileri için böyle bir zorunluluk yoktur[139].

---

139 Çağa T., 1990, sf.81; Doğanay İ., 1990, sf.2467; Eriş G., 1990, sf.316; "Bir liman dahilinde sefere çıkan küçük gemilerde gemi jurnali tutmak zorunluluğu yoktur". Yarg.TD. 14.4.1952 T. ve E.1035 K.2039; Doğanay İ., 1990, sf.2467 dipnotu 290; "... her ne kadar davacı kaptanın ilk günü iç limana girmemesinin limanda yer olmamasından ileri geldiğini iddia etmişse de, gemi jurnalinde bu cihetin yazılı olmamasıyla ilk gün limanın dolu olduğu yolundaki iddianın hilafı anlaşılmaktadır. Bu sebeple limanda yer bulunmadığı yolunda sonradan ortaya atılan iddia mesnetsiz görülmüştür". Y.TD. 12.2.1959 E.2383 K.473; Eriş G., 1990, sf.316 No:164; "... bilirkişi raporunda rüyet bozukluğundan bahsedilmekte ise de, gemi personelinin ifadelerinde ve seyir jurnalinde bu hususu teyit eder bir bilgi mevcut bulunmadığı gibi..." Y.TD. 21.6.1960 E.588 K.1814 Eriş G., 1990, sf.317 No:165; "... gemi jurnaline dayanarak düzenlenen bilirkişi raporunun esas alınmasında herhangi bir yanlışlık yoktur". Y. 11 HD. 17.2.1984 E.673 K.821; Eriş G., 1990, sf.317 No:166; "...bu durumda tanık sesi kabul etmediğine ve hatırlamadığını söylediğine göre, bozma kararının bundan sonraki bölümünde belirtildiği biçimde inceleme ve uygulama yapılması gemi jurnalinin tespitin yapıldığı sırada gemide bulunmayıp büroda bulunması ve hemen iki gün sonra bir hırsızlık sonucu sadece bu gemi jurnalinin çalınmış olması ve usulüne uygun zayi belgesi alınmamış olması gibi hususlar da nazara alınarak..."Y.11.HD.23.1.1986 E.7489 K.121 Eriş G., 1990, sf.317-318 No:167.

Gemi Jurnalinin içeriğinin ne olacağı, Ticaret Kanununun 981. maddesinde ayrıntılı olarak belirlenmiştir. Gemi jurnalinin içeriğinin gerçeğe uygunluğu asıldır. Bu nedenle çeşitli hallerde uyuşmazlıklar için delil sayılmakla beraber, aksi de her türlü delille kanıtlanabilir. Gemide yolculuk sırasında meydana gelen olaylar,kazalar ve zararlar jurnale kaydediilmenin yanısıra varılan ilk limandaki mahkemeye de bildirilip TTK. mad. 982-985 hükümleri uyarınca bir "deniz raporu" düzenlettirilir. Deniz raporu (sea protest) olarak adlandırılan bu tespitin aksi her türlü delille kanıtlanabilir. Bugün uygulamada büyük gemilerde gemi jurnali "güverte jurnali" ve "makina jurnali" biçiminde iki ayrı kayıt şeklinde tutulmaktadır.

§ 3

GEMİ MÜLKİYETİ

I. GENEL OLARAK

Hukuki bir kavram olarak mülkiyet, herhangi bir şey (mal) üzerinde malik dediğimiz kişinin fiili ve hukuki tasarruf yetkisi olduğuna göre[140]; gemi mülkiyetinden de, aynı şekilde bir gemi üzerindeki fiili ve hukuki tasarruf yetkisi anlaşılır. Bu anlamda bir gemiye; malik olan kimse mülkiyet hukukunun genel hükümlerine göre bu hakka dayanarak hukuk düzeninin çizdiği genel sınırlar içinde[141] gemi üzerindeki tasarruf hakkını dilediği gibi kullanır. Her türlü karışmayı önleyebileceği gibi, haksız olarak gemiye el koyan herhangi bir kimseye karşı istihkak davası açabilir[142]. Böylece bir geminin maliki gemi üzerindeki tasarruf hakkına dayanarak; gemiyi satış

---

[140] bak. Tuor P.:1948, sf.470.

[141] bak.Karahasan M.R., Mülkiyet Hukuku-Doktrin ve Yargıtay Kararları, İstanbul, 1975, sf.9.

[142] bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.46 mealen; Çağa T., 1990, sf.81; TK. mad.618.

suretiyle başkasına devir edebilir[143], kiraya verebilir, gemi üzerinde dilediği gibi başkaları lehine rehin hakları kurabilir[144] ve hatta gemiyi diğer birine bağışlayabilir.

Hukuki bakımdan mülkiyet konusu olan gemiler; her ne kadar (icra ve iflas hukuku ve rehin hukuku kurallarının uygulanmasındaki bazı pratik düşüncelerle) taşınmaz (gayrimenkul) sayılırsa da[145]; bu istisnai bir durumdur. Gemiler, dinamik vasıfları itibari ile herşeyden önce taşınır (menkul) niteliktedirler[146]: Gemilerden, yukarıda da[147] belirtildiği üzere; sadece gemi siciline kayıtlı olanlar taşınmaz mal (gayrimenkul) sayılarak sicile kayıtlı bulunmayanlar taşınır (menkul) sayıldığına göre[148] birinci grup gemilerin mülkiyet hakları bakımından genel olarak taşınmaz mülkiyetine ilişkin hükümler[149] ve tescil edilmeyen gemiler için de taşınır mülkiyetine ilişkin kurallar

---

143 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.46 mealen; Çağa T., 1990, sf.83; Kalpsüz T., 1971, sf.279; Tekil F., 1993, sf.48 dipnotu 70.

144 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.51; Çağa T., 1990, sf.95; Tekil F., 1993, sf.52.

145 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.51; Çağa T., 1990, sf.96; Kalpsüz T. 1971, sf.275; Tekil F., 1993, sf.41.

146 Sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından aynı fikir için bak. Çağa T., 1990, sf.86; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.47; Kalpsüz T., 1971, sf.275; Tekil F., 1993, sf.47 mealen.

147 bak.§ 2, I, 4'de.

148 bak. 146 nolu dipnottaki atıflar.

149 Sicile tescil edilmiş olan gemiler bakımından sözkonusu olabilen bu fikirde, bu tescilin alelıtlak tapu kütüğüne tescilden farklı olduğu ve TTK. 868.maddenin açıklığı karşısında bu tescilin ancak açıklayıcı nitelikte olduğu belirtilmelidir; nitekim bak. Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.46-47; Çağa T., 1990, sf.84; Doğanay İ., 1990, sf.2313; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1173; Eriş G., 1990, sf.161; "Gemi sicilinde kayıtlı bir geminin temliki için sahibi ile mal edinen kimselerin kendi aralarında anlaşmaları yeterli olup devir için ayrıca gemi siciline tescil şart değildir". Y.11.HD. 28.6.1983 gün E.983/3280 K.983/3386; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1174 No.1285; "Gemi mülkiyet mefhumu Medeni Kanunun 618. maddesindeki mülkiyet kavramının aynıdır. Ancak gemi mülkiyetinin iktisap ve ziyaı hususunda deniz hukukunda özel hükümler getirilmiştir. TTK.nun 868. maddesine göre gemi siciline kayıtlı bir geminin temliki için malik ile iktisap edenin mülkiyetin iktisap edene intikal edeceğine dair anlaşmaları lazım ve kafidir. Bir tasarruf işlemi olan bu anlaşma herhangi bir şekle tabi değildir.

uygulanır[150].

Diğer yandan mülkiyet hakkının kapsamı bakımından; bir gemi üzerindeki mülkiyet hakkı o geminin (makine, kazan, uskur ve vinçler gibi) mütemmim cüzlerini de içine alır[151]. Malikin gemi üzerindeki temliki tasarruflarına geminin bundan ayrı tutulmayan gemi teferruatı da dahildir[152]. Bundan başka bir geminin üzerinde birden fazla kişinin mülkiyet hakkı da söz konusu olabilir; yani kanun gereği (miras yolu ve intikalde olduğu gibi) veya bir sözleşme ile (mesela satım sözleşmesi) gemi üzerinde birlikte mülkiyet (MK.nun 623 üncü vd. maddeleri hükümlerine göre müşterek yahut 629. vd maddeleri hükümlerine göre iştirak halinde mülkiyet) hakları doğabilir. Bu tür mülkiyet ilişkilerinde Medeni Kanunun genel hükümleri uygulanacağı gibi, ortak mal olan geminin malikler tarafından ortaklaşa bir şekilde deniz ticaretine tahsis olunması halinde işletme bakımından Ticaret Kanununun donatma iştiraki ile ilgili 951 vd. maddeleri hükümleri uygulanır.

Gemiler hakkında, yukarıda sözü geçen anlamda taşınır veya taşınmaz mülkiyet hukuku kurallarının uygulanması bakımından Ticaret Kanunumuzun 866.maddesi[153]; gemiler üzerindeki mülkiyet hakları ve

---

150 bak. Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.47; Çağa T., 1990, sf.86;; Kalpsüz T., 1971, sf.282.

151 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.46; MK.mad.619.

152 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.46; Çağa T., 1990, sf.87; Tekil F., 1993, sf.37; Doğanay İ., 1990, sf.2315; Eriş G., 1990, sf.165; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1176; MK.mad.621; bak sf.2, I, 5: "Davalılar (İhsan Hüda) ismindeki motorlarını davacı alıcıya (bilcümle eşyası) ile birlikte sattıklarına nazaran, 4.000 liralık satış bedeline adı geçen gemiye ait olup satış tarihinde gemide mevcut demirbaş eşya da aynen alıcıya intikal edeceği için, miktar ve kıymetleri yazılı 1086 lira değerindeki demirbaşların da gemiyle birlikte teslimi iktiza eder..." Y.TD. 4.7.1950 gün ve E.5430/K.3191 Doğanay İ., 1990, sf.2315 dipnotu 80".

153 bak.Çağa T., 1990, sf.67; Doğanay İ., 1990, sf.2310; Eriş G., 1990, sf.158; TK.'nun 866.maddesinde aynen "kanunda aksine hüküm olmadıkça bu kısım hükümleri yalnız bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunan gemiler hakkında tatbik olunur. Bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunan gemi üzerindeki mülkiyetin iktisap ve ziyaı ile Türk kanunlarına tabidir" denmektedir. Anılan maddede yazılı bulunan "... bu kısım hükümleri..." deyimi ile ifade ettiği

bunları kısıtlayan diğer ayni haklarla ilgili hukuki ilişkilerde uygulanması gereken hükümler yönünden bir ayırım yapmaktadır: Bu önemli ayırımla; kanunda aksine hüküm bulunmayan hallerde Ticaret Kanununun 4. kitabının gemiler üzerindeki mülkiyet ve diğer ayni hakları düzenleyen 4. kısmı hükümlerinin yalnız bir Türk gemisi siciline kayıtlı bulunan gemiler hakkında uygulanacağı bildirilmektedir[154]. Ticaret Kanununun bu (TK.866-945. maddeleri) hükümleri, nitelikleri bakımından taşınmaz hukuku kurallarıdır[155]. Böylece taşınmaz hukukuna ilişkin kuralların yalnız bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunan gemiler hakkında uygulanması gereklidir[156]; zira bu hükümlerin uygulanabilmesi için resmi bir sicil kaydının varlığı zorunludur[157]. Bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunmayan gemiler üzerindeki mülkiyet ilişkilerinde ise, yukarıda sözü geçen kuralların uygulanabilimesi olanaksızdır[158]. Buna göre haklarında bu hükümlerin uygulanması gereken gemiler: Tescili zorunlu (yani TK.844. maddesine göre on sekiz grostonilato ve daha büyük) Türk Ticaret gemileri (TK.'nun 822.maddesinin 2.fıkrasının 1. ve 3.bentlerinde yazılı olan) ve tescili zorunlu olmayıp isteğe bağlı bulunup da tescil edilmiş olan gemilerdir.

Diğer yandan; bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunmayan gemiler üzerindeki mülkiyet hakları ve diğer ayni haklar hususuda, Medeni Kanunumuzun taşınmaz mallara ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir[159].

TK.'nun 4.kısmında yer alan TK.'nun 892. maddesi hükmü ile Türk Gemi siciline kayıtlı gemilere münhasır olup, yabancı gemilere uygulanamaz. Yasanın bu hükmü gözönünde tutulmadan şikayetin reddolunması isabetsiz olmakla merci kararının bozulması gerekmemiştir". Y.İİD. 9.2.1973 E.1338/K.1188 Eriş G., 1990, sf.158 No:51; TK.mad.866/1; GS Niz.mad.16 ve müteakip.

154 İbidem.

155 bak.dipnot no: 152 atıfları.

156 bak.dipnot no:153 atıfları.

157 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2310; Eriş G., 1990, sf.158; Çağa T., 1990, sf.82; TK.mad.866/2.

158 bak.Doğanay İ., 1990, sf.158; TK.mad.866/2.

159 bak.Çağa T., 1990, sf.86; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.47.

Gemi mülkiyeti, bir gemi üzerindeki fiili ve hukuki tasarruf yetkisi olduğuna göre; bu hakkın (veya kısaca gemi mülkiyetinin) el değiştirmesi (intikali) burada ilk önce incelenmesi gereken bir konudur. Gemi mülkiyetinin el değiştirmesi (intikali) çeşitli sebeplere dayanabilir. Bu konudaki incelemeyi kolaylaştırmak için deniz ticaret hukukunda öteden beri yapılan klasik bir ayırmaya göre; gemi mülkiyetinin el değiştirmesi (intikali) sebepleri başlıca iki büyük grupta ele alınmaktadır: 1) Gemi mülkiyetinin kamu hukuku sebepleri ile intikali[160], 2) Gemi mülkiyetinin özel hukuk sebepleri ile intikali[161].

II. GEMİ MÜLKİYETİNİN KAMU HUKUKU SEBEPLERİYLE İNTİKALİ

Burada söz konusu olan hallerde; gemi mülkiyetinde ortaya çıkan değişiklikler, bir kamu hukuku kuralından kaynaklanan idari bir işleme dayanır[162]. Bu şekilde oluşan bir mülkiyet değişikliği; özellikle savaş zamanlarında savaşan devletler tarafından bazı ticaret gemileri hakkında alınan önlemlerin sonuçları olarak[163] veya normal barış zamanında, deniz taşımasında işlenen bazı suçların ceza yaptırımlarının sonuçları olarak görülür[164]. Şimdi pozitif hukukumuzun bu konu ile ilgili başlıca kurallarını gözden geçirelim:

1- 10.7.1940 tarih ve 3894 sayılı "Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu"nun 10.maddesine göre düşman deniz taşıma araçları, 11. maddesine göre de düşman deniz taşıma araçlarındaki düşman malları zapt ve müsadereye (zoralıma) tabidir[165]. Aynı kanunun 14. ve 15.maddeleri hükümlerine göre tarafsız deniz taşıma araçları ile

---

160 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.50; Çağa T., 1990, sf.87; Kalpsüz T., 1971, sf.272; Tekil F., 1993; Okay M.S., 1965, sf.176.

161 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.50; Çağa T., 1990, sf.83; Tekil F., 1993, sf.47.

162 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.50 mealen; Çağa T., 1990, sf.83; Okay M.S., 1965, sf.176.

163 bak.Çağa T., 1990, sf.83; Kalpsüz T., 1971, sf.274; Okay M.S., 1965, sf.176.

164 bak.Çağa T.,1990, sf.83; Kalpsüz T., 1971, sf.272.

165 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.50; Çağa T., 1990, sf.83; Kalpsüz T., 1971, sf.273.

bunların yükleri savaş kaçağı mal veya savaş kaçağı deniz taşıma aracı olarak bu maddelerde bildirilen koşullara aykırı olarak deniz taşımacılığında kullanılıyorsa, yine zapt veya müsadereye (zoralıma) tabidirler[166]. Aynı kanunun 31. ve 32. maddedeleri hükümlerine göre; düşman savaş gemilerinin refakatinde bulunan taşıt araçları ile bunların içindeki mallar da müsadereye (zoralıma) tabidir[167].

Yine aynı kanunun 47.maddesine göre; belgeleri düzgün olmayan taşıt araçları da zapta tabidirler[168]. Kanunun 79. maddesine göre; zaptolunan taşıt araçlarının ve malların müsaderesi (zoralımı) bir "Deniz Müsadere Mahkemesi" kararına dayanır ve bu karara karşı, aynı kanunun 143 vd., maddeleri hükümlerine göre Yüksek Deniz Müsadere Mahkemesinde itiraz edilebilir[169] ve müsadere yolu ile el konulan gemiler devletin mülkiyetine geçtiği gibi, bu gemiler üzerinde üçüncü kişilere ait aynî haklar, gemi alacaklılarının hakları ile rehin hakları da ortadan kalkarak sona erer.

2- Türk Ceza Kanununun zapt ve müsadereden bahseden 36. maddesi hükmünce, cezaî kovuşturmayı gerektiren eylemlerde kullanılan ya da kullanmak üzere hazırlanan eşya, eylemle ilgileri bulunmayan kimselere ait olmamak koşulu ile ve ikincil bir ceza niteliğinde olmak üzere zapt ve müsadere edilir[170]. Müsadere usulüne ilişkin kurallar, Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununun 392. vd. maddeleri ile belirlenmeştir. Böylece; örneğin denizde haydutluk, yağma, hatta kadın ticareti vs. gibi cezaî bakımdan kovuşturmayı gerektiren suçların işlenmesine tahsis edilen veya bu suçların işlenmesinde kullanılan ticaret gemileri, bu eylemlerin niteliklerine göre belirlenecek cezaya ek olarak bu genel hükümlere göre zapt ve müsadereye tabi eşyadan sayılır.

---

166 bak.3894 sayılı kanun mad.14, 15.

167 bak. Kalpsüz, 1971, sf.274.

168 bak.§ 2, IV, 6.

169 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.274.

170 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.272; Çağa T., 1990, sf.83.

Bundan başka yine aynı konuda; Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair 1918 sayılı kanunun 47. maddesine göre: kaçak eşya naklinde bilerek kullanılan deniz nakil vasıtaları müsadere edilir. Burada zoralıma esas olan "bilerek kullanma" nitelemesindeki "bilme" durumu geminin donatanı veya sahibine ait olması gerekirken,uygulamada (diğer taşıt araçlarındaki sürücüye eşit sayılan) kaptanın durumu bilimekte olması hali zoralım için için yeterli görülmektedir ki, kaptanın donatanı temsil ettiği düşünülse bile bu kanunun yanlış yorumlamasına dayanan bu uygulama tarzının Anayasal" "cezaların kişiselliği ve kanuniliği" ilkeleri ile bağdaştığı söylenilemez. Zoralımı gereken bu gemiler ilgili gümrük idaresine teslim edilerek aynı kanunun 48.maddesi hükmüne göre açık arttırma ile sattırılabilir.

Suçların açık denizlerde veya yabancı liman ve karasularında Türk ticaret gemilerinde işlenmesi veya böyle bir geminin araç olarak kullanılması halinde yetkili mahkeme; suçun işlenmesinden sonra geminin Türkiye'de ilk uğradığı yer veya bağlama limanı mahkemesidir.

3- Mahcuz veya rehinli malların maliklerinin rızalarına bakılmaksızın cebri icra yolu ile paraya çevrilmesi yoluyla satılması durumunda mülkiyette doğan değişiklikler de bir kamu hukuku kuralına dayanır. Zira; bilindiği üzere, icra ve iflas hukuku kuralları nitelikleri bakımından kamu hukuku kurallarıdır. Bundan dolayı, gemi maliklerinin borçları nedeniyle gemileri hakkında haciz yolu ile yapılan icra takipleri veya rehinli gemilerin cebri icra yolu ile satışı suretiyle rehnin paraya çevrilmesi sonucunda bu gemiler üzerinde ortaya çıkan mülkiyet değişiklikleri de kamu hukuku kuralından kaynaklanan bir idari işleme dayanmaktadır.

İcra ve İflas Kanununun 136.maddesi hükmü, bu kanunun mahcuz malların satış suretiyle paraya çevrilmesi hakkındaki 4. fasıl hükümlerinin uygulama alanını gemilere yaymaktadır. Bu maddeye göre: "Gayrimenkul malların satışına ait hükümler, gemi siciline kayıtlı gemiler hakkında da tatbik olunur. Bu hükümlerde geçen (tapu sicili) tabirleri, gemi sicilini ve (irtifak hakkı) tabiri ise sicile kayıtlı gemiler

üzerindeki intifa hakkını anlatır". İcra ve İflas Kanununun 144. maddesine göre de "Gemi siciline kayıtlı bir gemiyi paraya çeviren icra dairesi onun üzerindeki ipotek ve intifa haklarına ait kayıtların sicilden terkin ve nakillerini de yaptırır".

Gemiler hakkında yapılan haciz takipleri ile gemi rehinlerinin ne suretle paraya çevrileceği konuları hakkındaki daha fazla bilgi, ileride, gemi ve yük alacakları konusunda yer almaktadır[171].

4- En son olarak Türk Bayrağı çekme hakkı olmadığı halde (TTK.'nun 823 ile 826. maddelerine aykırı olarak) çeken veya Türk Bayrağı çekmesi gerekirken diğer bir devletin bayrağını çeken geminin kaptanı veya bu davranışları yasaklamamış olan donatanı haklarında uygulanan ceza yaptırımlarının yanısıra, "geminin suçluya ait olup olmadığı gözetilmeksizin müsaderesine de karar verilebilir"[172]. Ticaret Kanununun 832.maddesinde yer alan geminin müsaderesine ilişkin bu hüküm; her ne kadar özel hukuk hükümlerini içeren Ticaret Kanunumuzda bulunmakta ise de, müsadereye ilişkin olması bakımından niteliği gereği bir kamu hukuku kuralıdır. Müsadere Türk Ceza Kanununun 36. ve Ceza Usulü Muhakemeleri Kanununun 392. vd maddeleri hükümlerine göre gerçekleştirilir.

III. GEMİ MÜLKİYETİNİN ÖZEL HUKUK SEBEPLERİYLE İNTİKALİ

Burada sözkonusu olan hallerde; gemi mülkiyetinde oluşan değişiklik bir özel hukuk kuralına ve çoğunlukla da bir **hukuki işleme** dayanmaktadır[173]. Gemi mülkiyetinin intikaline dayanak olan

---

171 bak.§ 26, II, ve III.

172 bak.Çağa T., 1990, sf.60; Kalpsüz T., 1971, sf.272; Doğanay İ., 1990, sf.2279; Tekil F., 1993, sf.51.

173 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.46; Çağa T., 1990, sf.83; Kalpsüz T., 1971, sf.279; Doğanay İ., 1990, sf.2311; Eriş G., 1990, sf.161 mealen.

bu hukuki işlem bir satış sözleşmesi[174], bir trampa işlemi[175], bir inşaat sözleşmesi[176] veya bir bağışlama[177] veyahut ölüme bağlı bir işlem[178] olabileceği gibi, mirasta halefiyet yolu ile[179] veya kazandırıcı zaman aşımı yolları ile de[180] gemi mülkiyeti intikal edebilir. Bağışlama (yani hibe) yolu ile bir gemi mülkiyetinin devri çok istisnai bir haldir. Ölüme bağlı bir tasarruf yolu ile gemi mülkiyetinin devri bir vasiyetname[181] veya miras sözleşmesi[182] düzenlemek sureti ile yapılabilir. Mirasta halefiyet yolu ile gemi mülkiyetinin intikali ise bir gemi malikinin ölümü halinde, mirasbırakan gemi malikinin terekeye dahil bütün mallarının Medeni Kanunun 539. vd., maddeleri hükümlerine göre mirasçılarına geçmesiyle bu mallar arasında bulunan gemilerin de bu tereke ile birlikte mirasçılar arasında paylaştırılması hallerinde sözkonusu olur. Mirasın paylaştırılması suretiyle terekenin tasfiyesi hususunda Medeni Kanun hükümlerine göre yapılan işlemler, burada gemi mülkiyetinin mirasçılara geçmesinin hukuki dayanağıdır.

Gemi mülkiyetinin intikali konusunda yukarıdan beri kısaca belirtilen özel hukuk sebeplerinden deniz ticaretinde en çok rastlanılanları ve dolayısıyla en önemlileri; satış sözleşmesi ve bazı hallerde (bunun özel bir türü olarak da kabul edilebilecek) trampa, inşaat sözleşmesi veyahut kazandırıcı zaman aşımı halleridir.

---

174 bak. Çağa T., 1990, sf.83; Kalpsüz T., 1971, sf.279; Tekil F., 1993, sf.47; Eriş G., 1990, sf.161; BK.mad.182-231, TK.mad.868-871.

175 bak.Çağa T., 1990, sf.83; BK.mad.232-233; TK.mad.868 vd.

176 bak.Çağa T., 1990, sf.83; BK.mad.355-371.

177 bak.BK.mad.234-237; TK.mad.868.

178 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.279; MK.mad.449 vd.; TK.mad.868.

179 bak.Eriş G., 1990, sf.161 mealen; MK.mad.539 vd.

180 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.48; Çağa T., 1990, sf.90; Kalpsüz T., 1971, sf.279; Tekil F., 1993, sf.49; Okay M.S., 1965, sf.171-172; Doğanay İ., 1990, sf.2318; Eriş G., 1990, sf.168; TK.mad.872-873.

181 bak MK.mad.478 vd.

182 bak.MK.mad.492 vd.

1- Satış Sözleşmesiyle Devir Ve Teslim

Burada gemi mülkiyetinin intikalindeki hukuki dayanak, bir **satış sözleşmesidir**. Geminin maliki (sahibi) belirli bir bedel karşılığında gemi mülkiyetinin intikal edeceğine dair, satıcı sıfatı ile alıcı ile bir anlaşma yapar. Bu anlaşmanın geçerli olabilmesi için ilk önemli koşul, tarafların Medeni Kanunun 10. maddesi anlamında "tasarruf, muamele ehliyeti"ne sahip olmalarıdır. Diğer yandan bu anlaşma bir sözleşme olduğuna göre genellikle sözleşmelerin yapılmasında; bu sözleşmelerin meydana gelebilmeleri için varlıkları zorunlu koşulların, gemi satışlarında da bulunması zorunludur. Bu nedenle, Borçlar Kanununun sözleşmelerin kurulmasına ilişkin (1- 10.maddeleri) hükümleri gemi satış sözleşmelerinde de uygulanır. Bundan başka gemi mülkiyetinin satış yolu ile devri ve intikali konusunda yapılan sözleşmelerde, tarafların karşılıklı ivazları arasında açık bir oransızlık, yani "gabin" veya hata ve hile gibi rızayı bozan hallere de rastlanır. Zira; bugünkü, modern gemi tekniği, gemilerin gerçek değerlerinin belirlenmesini uzun muayene, kontrol ve deneme yapılmasına bağlı kılmakta, bazı hallerde ise önemli sayılacak birçok teknik nitelik bozukluk ve düşüklükleri satıştan önce yapılan denemelerle dahi anlaşılmamaktadır.

Bu sebeplerin etkisi altında yapılan gemi satışlarının (sözleşmenin içeriği bakımından) tarafların karşılıklı ivazları (yani satış konusu geminin gerçek değeri ile satış bedeli) arasında oransızlık bulunduğu taktirde ve diğer belirli koşulların da varlığı halinde Borçlar Kanununun 21.maddesi hükmü uygulanabileceği gibi; satış konusu olan geminin (mesela sınıfı, inşa tarihi veya hız gibi) önemli nitelikleri hakkında hata veya hile söz konusu olan hallerde de Borçlar Kanununun bu hususlaki (23-31 inci maddeleri) genel hükümleri uygulanabilir.

Geminin satış yolu ile mülkiyetinin intikali hakkında gemi maliki (sahibi) ile alıcının yaptıkları, sözleşme, içeriği yani taraflara verdiği haklar ve yüklediği borçlar ve yükümlülükler bakımından, Borçlar Kanununun satış sözleşmesini ilişkin genel hükümlerine tabidir. Borçlar Kanununun 182. maddesine göre; satıcı, satılan şeyi alıcının

ödemeyi taahhüt ettiği belirli satış bedeli karşılığında alıcıya teslim ve mülkiyetini ona geçirmek yükümlülüğü altına girer. Burada satışı sözkonusu olan, yani alıcıya teslim ve mülkiyetinin geçirilmesi gereken mal gemidir.

Gemilerin ise, çoğunlukla sözleşmenin yapıldığı sırada seyir halinde, bazen de inşaat tezgahlarında ve dolayısıyla satış sözleşmesinin yapıldığı yerden uzakta bulunabilmeleri (dolayısı ile sözleşmenin yerine getirilmesinin özelliği) sebebi ile; gemi malikinin gemiyi alıcıya teslim ve mülkiyetinin ona geçirilmesi borcunun yerine getirilmesindeki zorlukların giderilmesi ve bu yüzden doğabilecek uyuşmazlıkların önlemesi amacı ile, bu özellikleri gözönünde tutan kanun koyucu; gemilerin el değiştirmesinde mülkiyetin sadece bir sözleşme hükmü ile geçebileceği prensibini benimsemiştir[183].

Ticaret Kanununun 867.maddesine göre; bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunmayan geminin veya yapının devrinde sözleşen taraflar sadece sözleşme ile mülkiyetin geçeceğini kararlaştırmışlarsa, mülkiyet, zilyetliğin (elmenliğin) devrine gerek olmaksızın devralana geçer[184].

Ticaret Kanununun 868.maddesine göre de; gemi siciline kayıtlı bulunan bir geminin el değiştirmesi için malik ile satın alanın, mülkiyetin satın alana geçeceği konusunda anlaşmaları gerekli ve yeterlidir[185]. Gemi ve gemi paylarının devrine ilişkin[186] sözleşme Alman Hukukunda olduğu gibi[187] bizde de yazılı bir şekle bağlı

---

183 bak.Çağa T., 1990, sf.84; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.46; Tekil F., 1993, sf.47; Kalpsüz T., 1971, sf.305; Doğanay İ., 1990, sf.2313; Eriş G., 1990, sf.161; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1173; "TK.nun 868.maddesi gemi sicilinde kayıtlı geminin temliki için malik ile iktisap edenin mülkiyetin intikaline ilişkin anlaşmalarını yeterli saymış ise de, bu temlikin sicile tescili için resmi veya noterden tasdikli bir belgenin varlığını zorunlu saymıştır. İki taraf arasında yapılan satışın üçüncü kişiye dermeyanı için bu işletmenin gemi siciline tescili şarttır".

184 İbidem; TK.mad.868/1; MK.mad.633, 930; GS.Niz.mad.27, 86 ve 99.

185 bak.Eriş G., 1990, sf.161; Doğanay İ., 1990, sf.2313; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1173.

186 bak. § 8, III, IV.

187 bak.Abraham H.J. Das Seerecht, Berlin, 1936, sf.37.

değildir[188] ve mülkiyetin intikali için geminin ayrıca alıcıya teslimi ve gemi siciline tescili gibi, satılan şeyin mülkiyetinin Medeni Kanununun genel hükümlerine göre devrindeki zorunlu unsurların varlığı şart değildir. Buna karşın İngiliz ve Fransız Hukuklarında gemilerin satışı yazılı şekle bağlıdır[189]. Bilindiği üzere yazılı şekil; anlaşmadan önce tarafları iyi düşünmeye sevkettiği ve sözleşmeye açıklık sağladığı gibi, yazılı belge özellikle sözleşmenin yapılmış olduğu hakkında önemli bir delil olduğundan Almanya'da olduğu gibi bizde[190] de uygulamada gemilerin satış işlemleri yazılı bir sözleşme ile yapılmaktadır. Gemi mülkiyetinin satın alana geçeceği hakkında yapılan anlaşmaya rağmen yazılı sözleşme düzenlenmesine yanaşmayan tarafların kötüniyetle sözleşmenin ihlaline kalkışmalarını önlemek için, taraflardan her biri Ticaret Kanununun 867 ve 868.maddeleri hükümlerine dayanarak, giderlerini karşılamak koşulu ile kendisine devre ilişkin resmi veya imzası noterce onaylı bir senet verilmesini isteyebilir[191].

Gemi mülkiyetinin satış sözleşmesi ile intikalinde, bu devir ve temlikin, geminin teferruatını da kapsayıp kapsamayacağı konusu özel bir önem taşır[192]. Mütemmim cüzüler üzerinde ayrı bir mülkiyet hakkı söz konusu olamıyacağı için[193] geminin devir ve temlikinin daima mütemmim cüzüleri de kapsaması doğaldır[194]. Yani gemiler satış yoluyla devir ve temlik edilirken bunların kazan, makine, uskur vb. gibi kısımları da birlikte yeni malike geçer ve özellikle, devir ve temlikte

---

188 bak.Eriş G., 1990, sf.161; Başbuğoğlu T., 1980, sf.1173; Doğanay İ., 1990, sf.2314; Kalpsüz T., 1971, sf.305; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.46; Çağa T., 1990, sf.84.

189 bak. Wüstendörfer H., 1950, sf.76; Chorley-Giles,1988,sf.37 vd.; Rodiere R., 1964, sf. 54.

190 bak. Abraham H.J., 1936, sf.37.

191 bak.Eriş G., 1990, sf.161; Başbuğoğlu T., 1980, sf.1174; Doğanay İ., 1990, sf.2314; Kalpsüz T., 1971, sf.306; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.47; Çağa T., 1990, sf.84.

192 bak. § 2, I, 5, b; § 3, I.

193 bak.Tuor P., 1948, sf.479.

194 bak. § 3, I ; Eriş G., 1990, sf. 165.

eski malikin bunlar üzerinde bir "mülkiyeti muhafaza kaydı" (Eigentumsvorbehalt) sözkonusu olamaz. Buna karşın; geminin teferruatı için sorun bu kadar basit değildir: Teferruat, esas eşyadan ayrı olarak devir ve temlik edilebileceği gibi, asıl şeyin temlikinde teferruatın mülkiyeti de muhafaza edilebilir[195]. Medeni hukukun teferruata ilişkin bu genel kuralları, gemilerin satış yolu ile devir ve temlikinde de geçerlidir. Uygulamada normal olarak gemilerin devir ve temlikinde, bunların demirbaş defterinde yazılı teferruatlarının mülkiyeti de asılları ile (yani gemilerle) birlikte yeni malike geçer. Bununla beraber, yapılan satış sözleşmesinde teferruattan bazı kısımların mülkiyetinin saklı tutulduğu gibi kayıtlara da rastlanmaktadır. Bu halleri Kanun koyucu da gözönünde tutmuştur. Ticaret Kanunumuza göre: "Taraflarca aksi kararlaştırılmış olmadıkça iktisap eden, geminin mülkiyeti ile birlikte, iktisap anında mevcut ve temlik edene ait olan teferruatın mülkiyetini de iktisap eder"[196]. Böylece, taraflar bu hükme göre, geminin teferruatının tamamının veya bazı kısımlarının mülkiyetinin temlik edenin mülkiyetinde kalacağını veya diğer bir başka üçüncü kişiye temlik edildiğini her zaman kararlaştırabilirler. Diğer yandan; geminin teferruatı ile birlikte temlikinde, esasen temlik edenin mülkiyetinde olmayan veya üçüncü kişilere ait (örneğin rehin veya intifa hakkı gibi) haklarla kısıtlanmış bulunan gemi teferruatını iyiniyetle ve malik olmak üzere teslim alan yeni malik, teslim anından itibaren bu teferruatın mülkiyetini de iktisap eder ve bu hususta Medeni Kanununun 687, 901 902 ve 904 üncü maddeleri hükümlerinin uygulanması gerekir[197].

Satış sözleşmesi ile gemi mülkiyetinin intikalinde; yeni malikin bazen sözleşmede görülen teknik niteliklere sahip olmaması (dolayısı ile değerinin düşük olması) veya üçüncü kişilerin gemi üzerinde hak iddia etmeleri gibi tehlikelerle karşılaştığı da görülmektedir. Alıcı durumunda

---

195 bak.Çağa T., 1990, sf.87; Tuor P., 1948, sf.480.

196 bak.Eriş G., 1990, sf.165; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1176; Doğanay İ., 1990, sf.2315; Kalpsüz T., 1971, sf.311;"bilcümle eşyasıyla satılan bir gemi satışında demirbaş eşya da dahildir. Y.TD. 4.7.1950, E.5430/K.3191; Eriş G., 1990, sf.166 No:58".

197 bak.Eriş G., 1990, sf.165; Kalpsüz T., 1971, sf.311; Çağa T., 1990, sf.88.

olan geminin yeni malikini bu tehlikelerden korumak amacı ile Kanun koyucu her iki hal için de doktrinde satıcının" ayıba ve zapta karşı teminat (tekeffül) yükümlülüğü", (Sachgewaehrleistungspflich und Rechtsgewaehrleistungspflicht) diye adlandırılan[198] satıcı durumunda olan eski malikin sorumluluğu esasını kabul etmiştir.

Hukuki teminat (Rechtsgewaehrleistung) konusunda Borçlar Kanunumuzun 189.maddesine göre; geminin eski maliki satılan geminin bir üçüncü kişi tarafından satış sözleşmesinin yapılması anında var olan (mülkiyet rehin vs.gibi) ayni bir hak sebebi ile tamamen veya kısmen zaptedilmesinden , alıcı yeni malike karşı sorumlu ve yükümlüdür[199]. Yeni malik satış anında üçüncü şahsın haklarından haberdar idiyse, eski malik sadece tekeffül ettiği hususdan sorumludur[200]. Eski malik üçüncü şahsa ait olan hakkı bilerek gizlediği takdirde, sorumluluğunun kaldırılması veya sınırlandırılması yolunda yapılan satış sözleşmesi hükümleri geçersizdir[201]. Yine Borçlar Kanununun 190.maddesi hükmüne göre; satılan geminin zaptı ile kısıtlanan yeni malik, hak iddia eden üçüncü kişi tarafından kendisine karşı açılan davayı satıcı eski malike ihbar ettiği takdirde bu, durumun gereklerine göre ya yeni malik lehine davaya müdahil sıfatıyle katılmak ya da alıcı malik yerine geçerek üçüncü kişiye karşı hasım durumunda davayı takip etmek zorundadır[202]. Alıcı tarafından ihbar yapıldığı taktirde, dahi; dava hile veya ağır bir hatası bulunmaması kaydı ile alıcının aleyhine sonuçlanırsa, karar, satıcı eski malik hakkında da hüküm ifade eder[203]. Alıcı davayı zamanında ihbar etmişse, davayı normal olarak takip etmek sureti ile kazanabileceğini kanıtlaması ile

---

198 bak.Guhl T., Das schweizerische obligationen zecht 3.Aufl. Zürich, 1944, sf.234 vd.

199 bak. BK.mad.189/1.

200 bak. BK.mad.189/2.

201 bak. BK.mad.189/3.

202 bak.BK.mad.190/1.

203 bak.BK.mad.190/2.

satıcı eski malik sorumluluktan kurtulur[204]. Geminin tamamen zapt olunması halinde satış kendiliğinden ortadan kalkar ve alıcı, Borçlar Kanunu'nun 192.maddesinde yazılı olduğu şartlar altında satıcı gemi malikinden, verdiği bedeli faizi ve bu yüzden uğradığı zararın tazminini isteyebilir. Geminin kısmen zaptı veya eski malikin tekeffül ettiği (rehin, irtifak veya intifa hakkı gibi) aynî bir yükümlülükle kısıtlandığı hallerde ise, alıcı Borçlar Kanunu'nun 193.maddesi uyarınca sadece bu yüzden uğradığı zararın tazminini isteyebilir[205]. Alıcının bu durumu bilmesi halinde satış sözleşmesini hiç yapmayacağı anlaşılabiliyorsa, sözleşmenin feshi dahi istenebilir[206].

Satıcı gemi malikinin ayni teminatından (Sachgewaehrleistung), satıcının satılan geminin nitelikleri bakımından kullanılışı, denize ve sefere elverişliliği hususundaki garanti yükümlülüğü ve dolayısıyla sorumluluğu anlaşılır[207]. Borçlar Kanununun 194.maddesi hükmünce; satıcı malik, alıcıya karşı satılan geminin bildirdiği ve söz verdiği niteliklerini tekeffül ettiği gibi, maddi veya hukuki bir sebeple geminin kıymetini veya sağlayacağı çıkarları önemli ölçüde azaltan ayıplarının bulunmadığını da garanti eder[208]. Satıcı malik, geminin bu ayıplarının varlığını bilmese bile bunlardan sorumludur[209]. Borçlar Kanununun 196.maddesi hükmüne göre; satıcı malik, satılan geminin ayıplarını alıcıdan hile ile gizlediği taktirde, satış sözleşmesinde yer alan ve garanti hükmünü ortadan kaldıran ya da sınırlayan koşullar geçersizdir. Borçlar Kanununun 198.maddesi hükmünce alıcı, satılan gemiyi olanak doğar doğmaz inceleme ve muayene etmekle yükümlü olup, geminin satıcı malikin garanti ettiği niteliklerinde bir ayıp görünce derhal satıcıya bildirmesi gereklidir[210]. Satış sözleşmesinin yapılması sırasında başka

---

204 bak.BK.mad.190/3.

205 bak.BK.mad.193/1.

206 bak.BK.mad.193/2.

207 bak.Gulh T., 1944, sf.237; yukarıda § 2, I, 3.

208 bak.BK.mad.194.

209 bak.BK.mad.194/1.

210 bak.BK.mad.198/1.

bir yerde (yani seferde veya inşaat tezgahlarında)[211] bulunan gemi üzerinde ayıp iddia eden alıcının, geminin varmasından sonra zaman geçirmeksizin durumu Borçlar Kanununun 201 inci maddesinin 2 nci fıkrası anlamında tespit ettirmesi gerekir. Böyle bir tespit, Hukuk Mahkemeleri Usul Kanununun 368 inci vd., maddeleri hükümlerine göre açılacak bir tespit (delillerin tespiti) davası ile yapılabilir. Bu yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde alıcı, satılan gemiyi kabul etmiş sayılır[212]. Borçlar Kanununun 197. maddesi hükmüne göre; satıcı gemi maliki, alıcının bilgisi dahilinde bulunan ayıptan sorumlu olmadığı gibi gemiyi yeterli derecede incelemekle farkedebileceği ayıptan da, ancak bunun var olmadığının garanti edilmesi halinde sorumludur. Satıcı ayıba karşı garanti yükümlülüğünü yerine getirmezse şu hükümler uygulanır:

Borçlar Kanununun 202.maddesi hükmü uyarınca alıcı; satıcı malikin tekeffül (garanti) ettiği geminin niteliklerinin sözleşme koşullarına uygun olmadığı (yani kanuni deyimle ayıplı olduğu) zaman tamamen serbest olup; dilerse satış konusu gemiyi redde hazır olduğunu beyan ederek satışın fesh edilmesini ya da gemiyi alıkoyarak değerinin noksanı karşılığında bu noksanlık miktarında satış bedelinin indirilmesini dava eder.

Alıcı satışın feshini dava ettiği taktirde, hakim, durumu değerlendirerek satışın feshini zorunlu görmüyorsa, sadece satış bedelinin indirilmesine karar verebilir[213]. Gemilerin nitelikleri bakımından burada Borçlar Kanununun satılanan değiştirilmesine (tebdil) ilişkin 203.maddesi hükmü uygulanmaz. Satış konusu geminin tesadüfen veya -teknik niteliklerindeki- ayıp ve noksanlar sonucu yok olması ya da hasara uğraması halinde alıcı, yine ayıp sebebiyle satışın feshini isteyebilir[214]. Satışın ayıp sebebiyle feshi halinde alıcı, eski malike

---

211 bak.Yukarıda.sf.36

212 bak.BK. mad.198/1.

213 bak.BK.mad.202/2.

214 bak.BK.mad.204.

gemi ile birlikte gemiden sağlamış bulunduğu (navlun alacakları vs.gibi) bütün menfaatleri de iade etmekle yükümlüdür. Bu hususta feshin hükümlerine ait Borçlar Kanununun 205.maddesi uygulanır.

Gemilerin satış yolu ile devir ve temlikinde yarar (nef'i) ve hasar hususunda Borçlar Kanununun 183.maddesinin genel hükümleri uygulanır[215]. Yani aksi kararlaştırılmamışsa satış sözleşmesinin yapılması anından itibaren satılan gemi üzerindeki yarar (nef'i) ve hasar yeni malik alıcıya aittir[216]. Satış sözleşmesi ileride gerçekleşecek bir bir şarta bağlı ise, gemi üzerindeki yarar (nef'i) ve hasar ancak bu şartın gerçekleşmesi anından itibaren yeni malike geçer[217]. Ancak; Ticaret Kanununun 870.maddesi hükmünce geminin seferde bulunduğu sırada temlikinde, temlik eden (eski malik) ile iktisap eden (yeni malik) arasındaki ilişkide bu yolculuğun kâr ve zararları, aksine bir anlaşma bulunmadığı taktirde yeni malikindir[218]. Geminin yeni malik tarafından teslim alınması için belirli bir gün kararlaştırıldığı taktirde, sözleşmede aksine bir hüküm olmadıkça, nef'i ve hasar ancak kararlaştırılmış olan bu günden itibaren yeni malike intikal geçer[219].

Ticaret Kanununun 871.maddesi hükmüne göre; bir geminin temliki, temlik eden eski malikin üçüncü kişilere olan kişisel borçlarını etkilemez[220]. Kanun koyucunun bu kuralı koymaktaki amacı kuşkusuz borçlu gemi sahiplerinin kötüniyetle mallarını alacaklılardan

---

215 bak.Çağa T., 1990, sf.88; Eriş G., 1990, sf.166; Doğanay İ., 1990, sf.2316; Kalpsüz T., 1971, sf.286; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1177; TK.mad.870/..

216 İbidem.

217 bak.BK.mad.183/3

218 bak.Eriş G., 1990, sf.166; Doğanay İ., 1990, sf.2316; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1177; Çağa T., 1990, sf.88; TK.mad.870.

219 bak.Eriş G., 1990, sf.166; Doğanay İ., 1990, sf.2317; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1177; şunu belirtelim ki, bir fikre göre TK.nun 870/2'de yeralmış hükmün tatbik edilmesi için geminin mülkiyetini teslim ile intikal ettiği hallerde sözkonusu olmaktadır. Mülkiyet sadece anlaşma ile ve teslimden evvel geçmiş olduğu ahvalde nef'i ve hasar da intikal etmiş olduğundan TK.870/2'nin uygulanması olanaksızdır. Çağa T., 1990, sf.88; TK.mad.870/2.

220 bak.Eriş G., 1990, sf.167; Doğanay İ., 1990, sf.2317; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1177; TK.mad.871.

kaçırmalarını engellemektir. Bunun sonucu olarak malikin alacaklıları satış yolu ile devir ve temlik edilen gemi hakkında haciz yoluyla takipte bulunabileceklerdir. Bu taktirde ise, yeni malikin güvencesi yukarıda sözü geçen[221] satıcının aynî teminat (tekeffül) yükümlülüğüne ilişkin hükümlerdir.

Geminin satış suretiyle devir ve temlikinde gemi üzerindeki mülkiyet hakkının intikali de gemi siciline tescil olunur. Bu tescil, on sekiz grostonilato ve daha büyük gemiler için zorunludur[222]. Gemi Sicil Nizamnamesinin 63.maddesinin 5.bendi hükmünce, gemi siciline ayrıca iktisap (satış,bağış vs.) sebebinin de yazılması lazımdır.

Gemi mülkiyetinin intikalinin, taraflar arasındaki bir trampa işlemine dayanması halinde de; satış işlemine ilişkin olarak yukarıda sözü geçen hükümler trampa içinde geçerlidir[223]. Bununla beraber; trampa sözleşmesi yolu ile gemi mülkiyetinin intikali çok istisnai bir durumdur.

2- İnşaat Sözleşmesi Ve Mülkiyetin Devri

Yeni inşa edilmekte olan (inşaat halindeki) gemiler üzerinde mülkiyet edinimlerinde dayanak bir **inşaat sözleşmesi**'dir. Zira gemi inşaat tezgahları pek istisnai olarak kendi hesaplarına ve bizzat kendi gemilerini inşa ederler. Bizde de gemi inşaatı günden güne geliştiği için bu konu ayrıca önem kazanmaktadır. Bizde inşaat sözleşmeleri (Borçlar Kanununun 355. vd maddeleri uyarınca) Eser Sözleşmesi hükümlerine tabidir. Ancak gemi inşası tamamı ile teknik ve

---

221 bak.sf.39 vd.

222 bak.Eriş G., 1990, sf.138; Doğanay İ., 1990, sf.2288; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1177; Tekil F., 1993, sf.44; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Çağa T., 1990, sf.64; Kalpsüz T., 1971, sf.209; "İstihkaka konu gemi tonilatosu TK.nun 844.maddesine göre, gemi siciline tescili zorunlu olup sicilde müflis E. Kollektif Şti. adına tescillidir. Davacının temlik eden müflis şirket alacaklılarına karşı 10.6.1975 Tarihli haricen ve adiyen düzenlenmiş suretle gemiyi satın aldığı iddiası TTK.nun 891, 884 ve 886.maddeleri ile gemi sicili içeriğine göre kabul edilemez. Y.15.HD. 15.3.1984, E.349/K.891 Eriş G., 1990, sf.138 No:47.

223 bak.BK.mad.232.

özel bir uzmanlık gerektiren bir daldır. Bundan dolayı gemi inşaatı, bu branşta tam uzmanlık sahibi gemi inşaat firmaları tarafından yapılmakta ve gemi inşaatında kullanılan özel nitelikli malzeme de çoğunlukla bu firmalar tarafından temin edilmektedir.

İnşa halindeki, yani inşaat tezgahlarında bulunan gemiler üzerindeki mülkiyet hakkı, kural olarak henüz müteahhit inşaat firmalarına aittir ve ancak gemilerin sipariş edene teslimi ile mülkiyet hakları da yeni malike geçer. Bununla beraber, tersane sahibi, mülkiyet hakkını bir başkasına devrederek kendisi veya diğer bir üçüncü kişi yararına yapı üzerinde bir ipotek tesis etmek istiyorsa; bu taktirde yapı, inşa halindeki gemilere mahsus özel sicillere kaydedilirken tersane sahibi tarafından resmi şekilde düzenlettirilen ve malik olarak gösterilen kimsenin mülkiyeti ne şekilde elde ettiğini bildiren bir beyannamenin de sicil memurluğuna verilmesi gereklidir[224].Fakat gemi bir gemi ortaklığı tarafından inşa ettiriliyorsa[225] yapı üzerinde ipotek tesisi için bütün yapı ortakları ile birlikte ve varsa gemi müdürünün de sicile kaydedilmesi zorunludur[226].

Tezgahlarda inşa halindeki gemilerin tesliminden önce (yangın, kaza vs.gibi) umulmayan haller yüzünden hasara uğramaları halinde, sipariş eden iş sahipleri teslim almada temerrüt etmiş olmadıkça müteahhit firmalar yapılan işin ücretini ve masrafların ödenilmesini isteyemezler[227]. Geminin inşasının tamamlanmasından sonra tersane sahibi ile sipariş edenin anlaşmaları üzerine, geminin inşasının tamamlandığı hususu, tescil edilmek üzere bir kayıt dilekçesi ile sicil memurluğuna gecikmeksizin bildirilmelidir[228]. Tescil için bulunması zorunlu olan koşulların varlığı halinde durum (Ticaret Kanununun 840. vd., maddeleri ve Gemi Sicil Nizamnemesi hükümlerine göre)

---

224 bak.Eriş G., 1990, sf.152; Doğanay İ., 1990, sf.2306; TK.mad.860/2.

225 bak.TK.mad.971.

226 bak.GS.Niz.mad.83.

227 bak.BK.mad.368.

228 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2307; Eriş G., 1990, sf.153; TK.mad.862.

gemi siciline kaydolunur. Geminin mülkiyeti ise; gemi siciline tescili anından itibaren, adına tescil edilene geçer. Bu tescilde (Ticaret Kanununun 845. maddesinin 6. ve 7.bendleri hükümlerine göre)[229], yeni malikin ve iktisap sebebinin (yani inşaat sözleşmesinin) bildirilmesi ve Gemi Sicil Nizamnamesinin 63.maddesinin 5.bendi gereğince bu hususların gemi siciline kaydedilmesi gereklidir.

Eğer inşa halindeki gemi (yapı) üzerinde yukarıda sözü geçen şekilde ve Ticaret Kanununun 941. vd maddeleri anlamında) bir ipotek tesis edilmiş ve böylece doğan ipotek hakkı inşa halindeki gemilere mahsus özel sicile (Ticaret Kanununun 858. vd) kaydedilmişse, yapı üzerinde tesis olanan bu ipotek, inşaatın tamamlanmasından sonra da eski derecesiyle gemi üzerinde kalmaya devam eder[230].

3- Zaman Aşımı Ve Gemi Mülkiyetinin İktisabı

Burada gemi mülkiyetinde ortaya çıkan değişiklik, yani gemi mülkiyetinin iktisabı, yine bir özel hukuk kuralına dayanmaktadır. Ancak bu konuda Medeni Kanundaki zaman aşımı ile mülkiyetin kazanılmasına ilişkin hükümlerden farklı olarak, gemilerin özellikleri ve özellikle de kısa ömürleri göz önünde tutularak özel kurallar yer almaktadır. Ticaret Kanunumuzda bu tür mülkiyet kazanımları adi (olağan) ve fevkalade (olağanüstü) olmak üzere iki grupta toplanmaktadır:

a) Adi (Olağan) Zaman Aşımı: Bir kimse, mülkiyetini kazanmış olmadığı halde gemi siciline bir geminin maliki olarak tescil edilmiş ise; bu tescil beş yıl devam etmek ve kendisi bu süre içerisinde gemiyi aralıksız ve nizasız (tartışmasız) olarak asli zilyet sıfatı ile elinde bulundurmak koşulu ile o geminin mülkiyetini kazanır[231]. Çok istisnai

---

229 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2289; Eriş G., 1990, sf.139; TK.mad.845 bend 6 ve 7.

230 bak.Eriş G., 1990, sf.236; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1223; Tekil F., 1993, sf.58; TK.mad.944.

231 bak.Çağa T., 1990, sf.90; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.48; Tekil F., 1993, sf.49; Kalpsüz T., 1971, sf.295; Okay M.S., 1965, sf.170; Doğanay İ., 1990, sf.2318; Eriş G., 1990, sf.168; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1178; TK.mad.872.

olarak rastlanabilen bu iktisapta, iktisap edenin iyiniyetli olup olmadığına bakılmaz. Zira; iktisap edenin gemiyi nizasız (tartışmasız) ve aralıksız beş yıl müddetle elinde bulundurmuş olması geminin eski maliki tarafından terk edilmiş olduğu hususunda güçlü bir kanıt oluşturmaktadır.

b) Fevkalade (Olağanüstü) Zaman Aşımı: Bir kimse, sicile kayıtlı olmayan bir gemiyi on yıl müddetle aralıksız ve nizasız (tartışmasız) olarak asli zilyet sıfatıyla elinde bulundurmuş ise; o geminin maliki olarak kendi adına tescilini isteyebilir[232]. Bir kimse sicilden maliki kim olduğu anlaşılmayan veya on yıl önce ölmüş bulunan veyahut da gaipliğine karar verilmiş olan kişi adına kayıtlı bir gemiyi aynı şekilde elinde bulundurmuşsa; keza aynı şekilde malik olarak kendi adına tescilini isteyebilir[233]. Ancak, bu tescil mahkeme kararı ile yapılabilir. Mahkemenin böyle bir tescil kararı verebilmesi için, bütün ilgilileri itirazlarını bildirmek üzere ilan yolu ile davet etmesi lazımdır[234].

IV. GEMİ MÜLKİYETİNİN KAYBI

Gemi mülkiyetinin kaybı konusunda çeşitli etkenler rol oynamaktadır. Öncelikle; gemi mülkiyetinin kamu hukuku sebepleriyle intikalinde, örneğin savaş zamanlarında deniz taşıtlarının zapt ve müsaderesi (zoralımı)[235] veya denizde ceza kovuşturmasını gerektiren

---

232 bak.Çağa T., 1990, sf.91; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.48; Tekil F., 1993, sf.49; Kalpsüz T., 1971, sf.297; Okay M.S., 1965, sf.171; Doğanay İ., 1990, sf.2319; Eriş G., 1990, sf.169; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1179; "...müşterek donatanların birisinin dava konusu batık gemiyi yüzdürerek kullanması halinde TK.mad.873. hükmüne göre, sadece kurtaran paydaşın mülkiyet iddiasında bulunması mümkün değildir". Y.11.HD. 14.9.1982 gün 82/3112 E.3493 K. Başbuğoğlu T., 1988, sf.1249 No:1307; TK.mad.873.

233 bak.Çağa T., 1990, sf.91; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.48; Tekil F., 1993, sf.49; Kalpsüz T., 1971, sf.299; Okay M.S., 1965, sf.171; Doğanay İ., 1990, sf.2319; Eriş G., 1990, sf.169; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1179.

234 bak.Çağa T., 1990, sf.91; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.49; Tekil F., 1993, sf.49; Kalpsüz T., 1971, sf.301; Doğanay İ., 1990, sf.2320; Eriş G., 1990, sf.169; TK.mad.873/2.

235 bak.Çağa T., 1990, sf.93; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.50; Tekil F., 1993, sf.51; Kalpsüz T., 1971, sf.223.

eylemlerin yapılmasında kullanılan gemilerin müsaderesi (zoralımı)[236] veyahut mahcuz veya rehinli gemilerin cebri icra yoluyla paraya çevrilmesi[237] hallerinde gemi mülkiyeti kaybedilir. Bundan başka; satış, bağışlama vs.gibi intikal hallerinde de geminin ilk malîki bakımından mülkiyet hakkı kaybedilir. Kuşkusuz bu gibi hallerde geminin mülkiyet hakkının kaybı sadece bir intikal dolayısı ile sözkonusu olabilir; yani geminin mülkiyet hakkı zapt ve müsadere hallerinde bir tüzel kişilik olan Devlete ve diğer intikal hallerinde ise, kendisine devir yapılan kişiye geçer. Fakat bütün bu gibi hallerde özel anlamda, gemi mülkiyetinin tam bir kaybı söz konusu değildir.

Gemi mülkiyetinin özel anlamda, tamamı ile kaybı ; sicildeki kaydın terkini hallerinde görüldüğü üzere[238] geminin kurtarılamayacak şekilde batması veya tamir kabul etmez hale gelmesi[239] veyahut da Ticaret Kanunu'nun 874. maddesinde sözü geçen şekilde malikin, geminin, mülkiyetini terk etmesi gibi hallerde sözkonusu olur. Geminin kurtarılmayacak şekilde batması halinde esasen mülkiyetin konusu doğrudan doğruya ortadan kalkmakta, tamir kabul etmez hale gelmesinde ise iktisadi kıymeti en aşağı dereceye düşmek suretiyle mülkiyet konusu dolaylı bir şekilde ortadan kalkmaktadır. Malikin geminin mülkiyetini terk etmesi halinde ise; bu terk ve feragat durumunun sicil dairesine bilidirilerek gemi siciline tescil edilmesi gereklidir. Aksi takdirde hukuki yönden geçerli bir terk söz konusu olamaz[240].

---

236 bak. § 3, II, 2.

237 bak. § 3, II, 3.

238 bak. § 2, IV,3.

239 bak. Çağa T., 1990, sf.95; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.50; Tekil F., 1993, sf.51; Kalpsüz T., 1971, sf.326; Doğanay İ., 1990, sf.2297; Eriş G., 1990, sf.144; "Bir geminin parçalandığı iddiasıyla kaydını sildirip başka adla yeniden tescil ettirmiş olan kimseye karşı bu olaylar ispat edildiği takdirde kaydın düzeltilmesine karar verilmek gerekir. Y. TD. 21.2.1961 E.2920/K. 579 Eriş G., 1990, sf.146 No.49" TK.mad.851.

240 bak. Çağa T., 1990, sf.92, 93; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43; Tekil F., 1993, sf.50; Kalpsüz T., 1971, sf.220; Doğanay İ., 1990, sf.2321; Eriş G., 1990, sf.171; TK.mad.874/1.

Sahipsiz gemilerin mülkiyetini elde etme hakkı sadece Devletin olup, gemi siciline malik sıfatı ile tescil edilmek sureti ile bu gemilerin mülkiyet hakları Devlete geçer[241].

§ 4

GEMİ İPOTEĞİ VE GEMİ ÜZERİNDE İNTİFA HAKKI

I. GENEL OLARAK

Kredi işlemlerinin en önemli rolü Deniz Ticaretinde de görülür. Özellikle gemilerin yapım, onarım ve donanım giderleri; gemi yapımı tekniğinin bugünkü duruma paralel olarak bu giderleri karşılayacak büyük sermaye sağlanmasını zorunlu hale getirmektedir.Bu büyük sermaye, deniz işletmeleri (donatan, donatma iştiraki) tarafından çoğu zaman bir anda bulunamaz. Bu sermayenin sağlanması için en önemli araç, **kredi işlemidir**. Bundan dolayı; gemi işletmeleri ile ilgili krediler, deniz ticaretinde çok eski devirlerden beri önemli bir rol oynamıştır ve gemilerin tonajlarının ve sayılarının artmasıyla deniz ticaretinde kredi işlemlerinin önemi de her gün artmaktadır. Kredi sağlanmasında rehin işlemi önemli bir rol oynar. Zira; eşya üzerinde tesis edilen rehin hakkı, malın satılması suretiyle paraya çevrilebilmesi bakımından, borç para veren için en sağlam bir garanti oluşturur. Bundan dolayı rehin işlemleri -bütün ticaret hayatında olduğu gibi- deniz ticaretinde de kredi bulunması için başvurulan pratik çözümlerin en önemlisidir.

Hukukumuza göre gemi üzerinde bir rehin hakkı, ancak gemi siciline tescil suretiyle kurulabilen bir ipotek şeklinde oluşturulabilir[242].

---

241 bak. Çağa T., 1990, sf.93; Kalpsüz T., 1971, s.328; Doğanay İ., 1990, sf.2321; Eriş G., 1990, sf.171; TK.mad.872/2.

242 bak.Çağa T., 1990, sf.96; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.51; Tekil F., 1993,

Zira gemiler için menkul rehni hükümlerinin uygulanması sözkonusu olsaydı; örneğin teslim koşullu rehinde olduğu gibi[243] geminin krediyi açan veya lehine rehin hakkı tesis edilenin zilyetliğine (elmenliğine) geçmesi, alacaklıya geminin korunması ve saklanması külfetini yükleyeceği gibi diğer yandan donatanı da geminin deniz ticaretine tahsisi suretiyle elde edeceği kazançtan alıkoyar ve dolayısı ile borcun faizleri ile birlikte ödenmesini olanaksızlaştırırdı. Bundan dolayı gemilerin rehnedilmesi, bütün denizci memleketlerin hukukunda olduğu gibi[244] bizde de taşınmaz (gayrimenkul) rehni hükümlerine paralel olarak, tescil edilen rehin şeklinde gerçekleştirilir. Gemilerin bu şekilde rehnedilmesi usulü, gemi sicillerinin aleniyeti (açıklığına) ve kamusal güvence sağlaması prensiplerine dayanır[245] ve yukarıda belirtilen pratik yararları dolayısıyla tarafların da çıkarlarına en uygun çözümdür. Böylece bir yandan rehin sahibi gemiyi zilyetliğinde bulundurmak suretiyle kendisine yükletilen koruma ve saklama külfeti ile giderlerinden kurtarılacak, diğer yandan da gemi maliki gemiyi elinde tutmağa devam ederek kazanç sağlayacak ve ipotek borcunu ve faizini ödemek sureti ile geminin mülkiyetini koruma olanağına kavuşacaktır.

II. GEMİ İPOTEĞİ KAVRAMI

Hukuki mahiyetleri bakımından hemen bütün denizci milletlerin hukukunda aynı olan (en geniş anlamında) gemi ipoteği, bir alacağın temini amacı ile ve zilyetliğini (elmenliğini) devre gerek kalmaksızın, gemi, inşa halindeki gemi veya bunların payları üzerinde tesis olunan ve doğumu için sicile kaydı zorunlu ikincil nitelikte bulunan aynî bir haktır[246]. Bununla beraber, (dar manada), uygulama bakımından gemi ipoteği *bir alacağın teminat altına alınması için tescil edilmiş bir gemi üzerinde tesis edilen aynî bir hak olup, hak sahibine, belirli alacağı*

---

sf.31; Doğanay İ., 1990, sf.2322; Eriş G., 1990, sf.171; TK.mad.875.

243 bak.Tuor P., 1948, sf.632 vd.

244 bak.Abraham H.J., 1950, sf.44 vd.;Chorley-Giles, 1988, sf.58; Maraist L.M., 1992, sf.84; Werner A-G.,1964, sf.343; Rodiere R., 1963, sf.66 vd.

245 bak. § 2, IV, 2.

246 bak.Abraham H.J., 1950, sf.25.

gemi bedelinden tahsil etmek yetkisini verir. Esasında ipotek normal olarak bir sözleşmeye dayanır (Akdi ipotek). Fakat belli bazı hallerde kanunun belirli bir hükmüne de dayanabilir. (Kanuni ipotek). Bundan başka; bir tek gemi üzerinde ipotek tesis edilebildiği gibi, birden çok gemi üzerinde aynı zamanda "birlikte gemi ipoteği" de tesis edilebilir. İnşa halinde gemi üzerinde veya donatma iştirakinde[247], bir ortaklık payı üzerinde ipotek tesis edilebilir[248].

"Gemiler çok kere yurtdışına sefer yaparlar. Bu itibarla gemi ipoteğinin bir değer taşıyabilmesi için, bu ipoteğin yabancı memleketlerde de tanınmasının sağlanması gereklidir. Bundan dolayıdır ki, deniz ticaret araçlarının rehin ve imtiyazları ile ilgili bazı kuralların birleştirilmesine ilişkin 10.4.1926 ve 27.5.1967 tarihli Brüksel Konvansiyonu Türkiye tarafından 6469 sayılı Kanunla onanmış bulunan 1926 tarihli Konvansiyonun birinci maddesine göre bir gemi üzerinde akit devlet kanunları gereğince usulüne uygun olarak bir sicil limanında veya merkezi bir idare tarafından tutulan bir sicile kaydedilen ipotek, (mortgage) ve rehinler diğer bütün akit memleketlerde tanınır ve geçerli sayılırlar"[249].

Deniz imtiyaz ve ipotekleri ile ilgili bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki 10 Nisan 1926 tarihli Brüksel Konvansiyonu 14.maddesinde aynen şu hüküm getirilmiştir: "*Kendisine sorumluluk düşen her gemi eğer sözleşen devletlerden birine mensupsa Konvansiyon hükümleri her sözleşen devlette ulusal kanunlar tarafından öngörülmüş diğer hallerde de uygulanır*". 14.maddenin 2.fıkrasında ise şu hüküm yer almıştır: "*Bununla beraber, yukarıdaki fıkrada ileri sürülen ilke, sözleşen devletlerin taraf olmayan bir devletin mensupları yararına olarak bu Konvansiyon hükümlerinin uygulaması hakkını ortadan kaldırmaz* "[250].

---

247 bak. § 6.

248 bak. § 4, VIII.

249 bak.Çağa T., 1990, sf.99; Tekil F., 1988, sf.56.

250 bak.Tekil F., 1988, sf.56.

Gemi ipoteği bir alacağın teminat altına alınması amacıyla kurulduğuna göre; genel olarak bütün rehin hukukunda olduğu gibi[251] bu ipoteğin garanti fonksiyonu bakımından başlıca şu üç ana unsuru içermesi gereklidir:

a) Üzerinde ipotek tesis edilebilecek gemi: İpoteğe konu olan geminin ipoteğin tesisi sırasında var olması ve belirli bir gemi olması lazımdır. Esasen ipoteğin tesis edilebilmesi için tescil zorunlu olduğuna göre gemi, belirlenmiş ve buna göre tescil tedilmiş olur. Aynî bir hak olarak ipoteğin konusu gemi ve dolayısı ile gemi üzerindeki mülkiyet hakkı olunca, bu mülkiyet hakkını kısıtlayan (bir aynî hak olarak) gemi üzerindeki intifa hakkı dahi gemi ipoteğinin konusu olabilir[252]. Diğer yandan; ipoteğin tesisi sırasında var olması gereken belirli geminin niteliği bakımından, hangi deniz taşıma araçlarının (ipotek tesisi yönünden) gemi sayılabileceği hususunda yukarıda sözü geçen kurallar geçerlidir[253]. Buna göre; Ticaret Kanununun 816.maddesi anlamında; tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde yüzme ve hareket yeteneğine bağlı bulunan ve pek küçük olmayan bir araç olmalıdır[254]. Bundan dolayı; tamir kabul etmez hale gelen[255] veya kurtarılmayacak şekilde batan[256] deniz araçları gemi niteliklerini kaybettiklerinden ipotek konusu olamayacakları gibi; tescili

---

251 bak.Tuor P., 1948, sf.574.

252 bak.Abraham H.J., 1950, sf.118, bak. § 4, IV.

253 bak. § 2.

254 bak.Çağa T., 1990, sf.41; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.33; Tekil F., 1988, sf.4; Kalpsüz T., 1971, sf.76; Okay M.S., 1965, sf.74; Doğanay İ., 1990, sf.2251; Eriş G., 1990, sf.84; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1139; TK.mad.816/1.

255 bak."a contrario" Kalpsüz T., 1971, sf.87; Doğanay İ., 1990, sf.2257; Eriş G., 1990, sf.102; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1142; TK.mad.818, 849/3.

256 bak."a contrario" Kalpsüz T., 1971, sf.87; Doğanay İ., 1990, sf.2295; Eriş G., 1990, sf.143; TK.mad.849/3, 815.

olanaksız[257] ve Türk gemisi sayılmayan gemiler[258] üzerinde de ipotek kurulamaz[259].

İnşa halindeki gemi (yapı) üzerinde ipotek kurulabilmesi için: de yukarıdaki açıklamaların anımsanması gereklidir.[260]:

b) Gemi ipoteği ile teminat altına alınması istenen alacak: Yukarıda[261] kısaca belirtildiği üzere bu alacak, deniz ticaretinde çoğu zaman bir kredi işleminden doğar ve dolayısıyla alacağın dayanağı olan hukuki işlem, Borçlar Kanununun 306. vd., maddeleri anlamında bir karz (ödünç) aktidir. Diğer yandan Medeni Kanunun hükümlerine göre; ancak belirli bir alacak için ve miktarı Türk parası[262] ile gösterilmek koşuluyla ipotek tesis olunabilir, yani teminat altına alınması istenen alacak belirli ve Türk parası ile gösterilebilen bir alacak olmalıdır[263]. Böylece para borcundan başka bir alacak için de değeri belirli bir tutarla gösterilmek koşuluyla ile gemi ipoteği tesis edilebilir. Alacağın miktarı belirli değilse, bu takdirde taraflarca yine Medeni Kanun hükümlerine göre (azami haddi belirli bir gemi ipoteği-maximal ipotek de) tesis edilebilir[264]. Bundan başka, Ticaret Kanunumuzun 875.maddesine

---

257 bak.Çağa T., 1990, sf.64; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.42; Tekil F., 1988, sf.43 mealen; Kalpsüz T., 1971, sf.210; Okay M.S., 1965, sf.133 dipnotu 1; Doğanay İ., 1990, sf.2284; Eriş G., 1990, sf.135; "gemi siciline TTK'nun 823.maddesi uyarınca Türk Bayrağını çekme hakkını haiz ticaret gemileri ile TTK'nun 822.maddesinin 2.fıkrasının 1 ve 3 nolu bendlerinde yazılı gemiler kayıt olunur. Y.11.HD. 19.6.1987 E.1746/K.3737 Eriş G., 1990, sf.136 no:44"; TK.mad.822/2, 840.

258 bak.Çağa T., 1990, sf.57-59; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.39; Tekil F., 1988, sf.37; Kalpsüz T., 1971, sf.140; Okay M.S., 1965, sf.123; Doğanay İ., 1990, sf.2251; Eriş G., 1990, sf.117; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1152; TK. mad.823, 840

259 bak. § 2.

260 bak. § 4, VIII.

261 bak. § 4, I.

262 MK. mad.766; şunu belirtmelidir ki, MK'da 14.11.1990 tarih ve 3678 sayılı kanunla yapılmış olan tadilatla 766/A maddesi ilave edilmek suretiyle yabancı para üzerinden gayrımenkul rehni tesis etme imkanı kabul edilmiştir.

263 Ibidem.

264 bak.MK.mad.766.

göre; ileride doğacak ve şarta bağlı bir alacak için dahi gemi üzerinde bir ipotek kurulabilir. Bu takdirde ipotek hakkı (ikincil nitelikte ayni bir hak olduğuna göre) ancak alacağın veya şartın gerçekleşmesi ile doğarsa da, sırasını tescil tarihine göre alır[265]. Gemi ipoteği ile teminat altına alınan alacak ortadan kalktığı takdirde, ipotek de ortadan kalkar[266].

c- Alacağın teminat altına alınması için ipotekli gemi üzerinde tesis edilen aynî hak (rehin hakkı, gemi mülkiyeti bakımından ayni bir mükellefiyet): Bir gemi veya payı üzerinde birden fazla ipotek hakkı söz konusu olduğu takdirde, gemi üzerindeki ipotek dereceleri Medeni Kanunun taşınmaz (gayrimenkul) rehni hakkındaki hükümlerine göre belirlenir[267]. Aynî bir hak olarak gemi ipoteği, alacaklıya geminin bedelinden alacağını tahsil etmek yetkisini verir. Ancak; hukuk düzeni alacaklıya geminin bedelinden alacağını doğrudan doğruya (bizzat) tahsil etmek yetkisini vermemiştir: Ticaret Kanunumuza göre; "alacaklı, gemi ve gemi ipoteğinin şümulune giren eşya üzerinden alacağını ancak cebri icra yolu ile alabilir"[268].

III. GEMİ İPOTEĞİNİN KURULMASI

Gemi ipoteğinin kurulması için, normal olarak geminin maliki ile alcaklının, gemi üzerinde ipotek kurulması hususunda ilk önce anlaşmaları ve gemi ipoteğinin gemi siciline tescili gereklidir[269].

---

265 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.94.

266 bak.Çağa T., 1990, sf.110; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.55; Tekil F., 1993, sf.56; Okay M.S., 1962, sf.200; Doğanay İ., 1990, sf.2380; Eriş G., 1990, sf.224-225; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1216; Abraham H.J., 1950, sf.272; TK.mad.926.

267 bak.Çağa T., 1990, sf.106; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.53; Doğanay İ., 1990, sf.2346; Eriş G., 1990, sf.198; TK.mad.894, MK.mad.785 vd.

268 bak.Çağa T., 1990, sf.108; Tekil F., 1993, sf.55; Doğanay İ., 1990, sf.2372; Eriş G., 1990, sf.217; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1211; TK.mad.917/1; bak. § 4, IX.

269 bak.Çağa T., 1990, sf.48; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.51; Tekil F., 1993, sf.55; Kalpsüz T., Gemi Rehni, Ankara, 1990, sf.41; Okay M.S., 1965, sf.186; Doğanay İ., 1990, sf.2323; Eriş G., 1990, sf.173; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1182; "Gemi rehni, geminin maliki ile alacaklısının bu hususta anlaşması ve ipoteğin gemi siciline geçirilmesi ile oluşur. Y.HD. 23.9.1965 E.9787/K.9875 Eriş G.,1990, sf.175 no:63" TK.mad.876/1.

Bununla beraber gemi maliki ile alacaklı arasında yapılan ipotek kurulması anlaşmasına dayanak olan husus yukarıda[270] sözü geçen ve teminat altına alınması istenen alacağı oluşturan (örneğin ödünç veya inşaat sözleşmesi gibi ayrı) bir hukuki işlemdir. Alacaklı ile malik arasında ipotek kurulması hakkında yapılan anlaşmanın kanunen geçerli olabilmesi için yazılı şekilde yapılması ve bu sözleşmedeki imzaların da noter tarafından onanmış olması gerekir[271].

Gemi ipoteğinin kurulabilmesi için, durumun gemi siciline tescili lazımdır. Gemi siciline tescil edilmeyen bir ipotek doğamaz[272]. Zira, tescil, ipotek kurulmasına ilişkin sözleşmeyi tamamlıyan bir kamu hukuku işlemi olup[273] tescil ile lehine ipotek hakkı tesis edilen iyi niyetli alacaklının hakları gemi sicilinin kamunun güvenilirliğine dayalı aleniliği (açıklık) prensibi[274] ile güvence altına alınmış olur[275]. Aynı prensip Ticaret Kanunumuzda da açık olarak belirtilmektedir: "Hukuki bir muamele ile...gemi ipoteğini veya ipotek üzerindeki bir hakkı iktisap eden kimse lehine gemi sicilinin muhtevası, bu haklara tahakkuk ettiği nisbette doğru sayılır; meğer ki, iktisap eden suiniyet sahibi bulunmuş olsun. Hak sahibinin müseccel bir hak üzerindeki tasarruf salahiyeti muayyen bir kimse lehine tahdit edilmiş ise bu tahdit keyfiyeti iktisap eden hakkında ancak gemi sicilinde yazılı olması veya

---

270 bak. § 4, II, 2.

271 bak.Çağa T., 1990, sf.101; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.51; Tekil F., 1993, sf.52; Kalpsüz T., 1990, sf.40; Okay M.S., 1962, sf.186; Doğanay İ., 1990, sf.2324; Eriş G., 1990, sf.173; "...Bilindiği üzere TK'nun 876 ve 924. maddeleri hükümlerine göre, bir gemi ipoteğinin tesisi veya tadili tarafların bu konuda anlaşmalarına bu konudaki sözleşmenin Noterce tasdik edilmiş olmasına ve keyfiyetin gemi siciline tescil edilmiş olması şartına bağlı bulunmaktadır..." Y.11.HD. 8.12.1987 gün ve 987/6007 E. 87/6483K. Başbuğoğlu T., 1988, sf.1182 no:1288; TK.mad.876/2.

272 bak.Çağa T., 1990, sf.101; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.51; Kalpsüz T., 1990, sf.45; Okay, M.S., 1962, sf.186 mealen; TK.mad.876/1.

273 bak.Abraham H.J., 1950, sf.190.

274 bak.yukarıda § 2, IV, 2, c.

275 bak.Wüstendörfer H., 1950, s.85 vd.

kendisinin suiniyet sahibi bulunması halinde hüküm ifade eder"[276].

Gemi sicilinde tescil edilecek hususlara gelince: Alacaklının adı ve soyadı ile alacağın miktarı; miktarı belirsiz veya değişken ise gerçek miktar belirlenme zamanında da tesbit olunmak üzere ipoteğin temin edeceği alacak miktarının azami sınırı (maksimal limit) gemi siciline tescil olunur. Konusu para olmayan alacaklarda bunun Türk parası ile karşılığı[277] alacak faizli ise faiz oranı ve ikincil edalar kabul edildiği taktirde bunların tutarlarının da tescili gereklidir; hakkın ve alacağın içeriğine ilişkin diğer hususlar için tescil talepnamesine atıflar yapılabilir[278]. Bundan başka; gemi siciline, gemi ipoteği üzerinde bir hakkın tesisi, kaldırılması veyahut böyle bir hakkın içerik veya derecesinin değiştirilmesi yolundaki ayrıca bir talep hakkı da kaydedilebilir[279]. Bu kayıttan sonra ipotek üzerinde yapılacak tasarruflar, bu kayıtla güvence altına alınan hakkı çiğneyemezler ve aksi halde de geçerli değildirler[280].

IV. GEMİ İPOTEĞİNİN İÇERİĞİ VE KAPSAMI

1- Tesis edilen ipotekle gemi veya gemi payı, güvence altına alınan alacakla birlikte bunun takip giderleri, faizleri ve alacaklının (Medeni Kanunun 790 ve 791. maddelerinde belirtilen) diğer giderlerine karşılık oluşturur[281]. Gemi üzerindeki ipotek dereceleri ise Medeni

---

276 bak. Doğanay İ., 1990, sf.2334; Eriş G., 1990, sf.184; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1191; " Başkasına ait bir gemi payı -geminin zilyeti tarafından- üçüncü bir şahsa suiniyetle satıldığı takdirde alıcılar satılan pay üzerinde mülkiyet hakkını iktisap etmiş sayılmazlar" TD. 7.9.1945 E. 1944/1272 K. 1742 Doğanay İ., 1990, sf.2334 dipnotu 97; TK.mad.885/1.

277 MK.mad.766/a maddesi ile, o maddede tespit edilmiş olan şartlar dairesinde, rehnin yabancı para ile gösterilmesine imkan verilmiştir.

278 bak.Çağa T., 1990, sf.108; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.54; Kalpsüz T., 1990, sf.47; Doğanay İ., 1990, sf.2351; Eriş G., 1990, sf.201; TK.mad.898.

279 bak. Çağa T., 1990, sf.74; Doğanay İ., 1990, sf.2329; Eriş G., 1990, sf.178; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1187; TK.mad.879/1; GS.Niz.mad.64, 84.

280 bak.Çağa T., 1990, sf.74; Doğanay İ., 1990, sf.2329; Eriş G., 1990, sf.178; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1187; TK.mad.879/2.

281 bak.Çağa T., 1990, sf.108; Kalpsüz T., 1990, sf.85; Doğanay İ., 1990, sf.2351; Eriş G., 1990, sf.201; TK.mad.898.

Kanun hükümlerine bağlıdır[282]. Buna göre gemi ipotek edilirken kaydolunan ipotek derecesinin gücü ve sırası kadar güvence oluşturur[283]. Gemi üzerinde değişik derecede ipotekler kurulduğu takdirde; bunlardan birinin terkini alacaklıyı kendiliğinden serbest kalan dereceye geçirmez[284] ve boş dereceler için Medeni Kanunun bu hususta ki kuralları geçerlidir[285]. İpotek derecelerinin sonradan değiştirilebilmesi için; dereceleri değişen ipotek sahipleri ile malikin bu hususta imzaları noterden onaylı yazılı bir sözleşme yapmaları ve bunun da tescili gereklidir[286]. Bununla beraber derece değiştirilmesi, dereceleri değiştirilenler arasında kalan ipotekleri etkilemez[287].

2- Gemi ipoteğinin kapsamı bakımından da Medeni Kanunun taşınmaz (gayrımenkul) rehnine ilişkin genel hükümlerinin uygulanması gereklidir[288]. Bununla beraber, gemilerin özelliklerine göre bu hükümler ancak bazı değişikliklerle uygulanabilir:

a) İlk önce; ana kural olarak ipotek, geminin mütemmim cüz'ü ve teferruatını[289] da kapsar[290]. Özellikle mütemmim cüz'ü asla bağlı bir

---

282 bak.Çağa T., 1990, sf.106; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.53; Tekil F., 1993, sf.53; Kalpsüz T., 1990, sf.91; Doğanay İ., 1990, sf.2346; Eriş G., 1990, sf.198; TK.mad.894.

283 bak.Çağa T., 1990, sf.106; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.53; Tekil F., 1993, sf.53; Kalpsüz T., 1990, sf.91; MK.mad.785.

284 bak.Çağa T., 1990, sf.106; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.53; Tekil F., 1993, sf.53; Kalpsüz T., 1990, sf.92; Doğanay İ., 1990, sf.2347; TK.mad.786.

285 bak.MK.mad.787.

286 bak.Çağa T., 1990, sf.107; Kalpsüz T., 1990, sf.93; TK.mad.895.

287 bak.Çağa T., 1990, sf.116; Kalpsüz T., 1990, sf.94; Doğanay İ., 1990, sf.2348; Eriş G., 1990, sf.200; TK.mad.896.

288 bak.Çağa T., 1990, sf.102; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.51; Kalpsüz T., 1990, sf.56; Doğanay İ., 1990, sf.2353; Eriş G., 1990, sf.202; Okay M.S., 1962, sf.188; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1200; Tekil F., 1993, sf.54.

289 bak.yukarıda § 2, I, 3, III, 1; Çağa T., 1990, sf.102; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.52; Kalpsüz T., 1990, sf.61; Doğanay İ., 1990, sf.2353; Eriş G., 1990, sf.203; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1200; Tekil F., 1993, sf.54 mealen Abraham H.J., 1950, sf.125; TK.mad.900.

290 Ibidem.

parça olarak bağımsız bir hakkın konusunu oluşturamayacağı için, bütün devletlerin deniz hukukunda gemi ipoteği istisnasız olarak mütemmim cüz'üleri de kapsamaktadır[291].

Teferruatın mülkiyeti saklı tutulabileceğinden, teferruattan bazı kısımlar ayrı ve özel mülkiyetin konusu olabilirler veya ayrıca rehin edilebilirler. Pek istisnai olarak; geminin mütemmim cüzülerinden (ayrılabilen) bazı kısımları da ayrı ve özel bir mülkiyet konusu olabileceği gibi, rehin de edilebilirler. Bu özellikler gözönünde tutularak; ipoteğin, geminin mütemmim cüzü ve teferruatını da kapsadığı kuralı aşağıdaki hallerde uygulanmaz.

Rehin senedinde açıkça teferruat olarak gösterilen ve gemi siciline de kaydedilmiş bulunan parçaların kanunen teferruattan sayılacağı kanıtlandığı veya teferruattan bazı kısımların mülkiyeti üçüncü kişilere ait bulunduğu takdirde, bu parçalar gemi ipoteğinin kapsamı dışında kalır[292]. Örneğin gemiyi kiralayan tarafından sağlanan ve mülkiyeti bu kişiye ait olan kurtarma filikalarının ve sair eşyanın ipoteğin kapsamı dışında kalması gibi[293]. Yine teferruattan bir kısmı bu durumdan çıkarılır veya alacaklı tarafından el konulmasından önce üçüncü bir kişiye devir edilerek gemiden uzaklaştırılırsa, aynı şekilde ipoteğin kapsamı dışında kalır[294].

Bundan başka; geminin alacaklı tarafından el konulmasından önce sürekli ve kesin olarak uzaklaştırılan (makine, kazan veya vinçler gibi) mütemmim cüzüleri de ipoteğin kapsamı dışında kalır. Fakat geçici olarak (örneğin onarım için) çıkarıldıkları takdirde, bu gibi mütemmim cüzüler de doğal olarak ipotek kapsamındadır[295].

---

291 İbidem.

292 bak.Çağa T., 1990, sf.102; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.52; Kalpsüz T., 1990, sf.68; Okay M.S., 1965, sf.190 a contrario; TK.mad.901, MK.mad. 777/2.

293 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.87.

294 bak.Çağa T., 1990, sf.103; Kalpsüz T., 1990, sf.64; Eriş G., 1990, sf.203; Okay M.S., 1965, sf.191; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1200; TK.mad.900/2, 869/2.

295 bak.Çağa T., 1990, sf.103 a contrario; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.52 a

b) Diğer yandan gemi kiraya verilmişse; gemi üzerindeki ipotek, geminin paraya çevrilmesi için yapılan takibin başlamasından veya borçlu malikin iflasına hükümedilmesinden paraya çevrilme anına kadar geçen zamana ait kiraları da kapsadığı gibi, navlun alacaklarını da kapsamına alır. Ancak; rehin hakkının kiracıya veya yükle ilgili navlun borçlusuna karşı ileri sürülebilmesi için önceden bu kişilere yazılı bildirim yapılmış olması gereklidir[296].

c) Geminin maliki veya onun hesabına bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması halinde, gemi ipoteği sigorta tazminatını da kapsamına alır ve sigortacı, gemi siciline kayıtlı ipoteği bilmediğini ileri süremez[297]. Sigortalı geminin sigorta tazminat alacağı ise, geminin devamlı bir surette tehlikelerle karşı karşıya bulunması sebebiyle gemi ipoteğine ekonomik güven sağlayan bir unsurdur[298]. Geminin sigorta alacaklılarının hangi şartlar altında ipoteğin kapsamına gireceği hususunda Ticaret Kanununun 901-908.maddeleri hükümleri uygulanır.

V. GEMİ İPOTEK ALACAKLISININ HAKLARI

Gemi ipoteğinin biricik fonksiyonu, bir alacağın güvence altına alınması olduğuna göre; ipoteğin bu fonksiyonu yerine getirebilmesi için alacaklının bazı belirli haklarla donatılması zorunludur. İpotekle güvence altına alınan borcun vadesinin gelmiş olup olmaması bakımından bu konuda uygulanacak kuralları iki grupta toplamak olanaklıdır:

1- Borcun vadesi gelmeden önce alacaklı, geminin veya

---

contrario; Kalpsüz T., 1990, sf.62; Doğanay İ., 1990, sf.2353 a contrario; Eriş G., 1990, sf.203 a contrario; Okay M.S., 1965, sf.189 a contrario; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1200; Wüstendörfer H., 1950, sf.88; TK.mad.900/3.

296 bak.Çağa T., 1990, sf.104; Kalpsüz T., 1990, sf.65; Doğanay İ., 1990, sf.2355; Okay M.S., 1965, sf.191; TK.mad.900/1, MK.mad.778.

297 bak.Çağa T., 1990, sf.104; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.52; Kalpsüz T., 1990, sf.70; Doğanay İ., 1990, sf.2356; Eriş G., 1990, sf.204; Okay M.S., 1962, sf.192; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1201; Tekil F., 1993, sf.54; TK.mad.901.

298 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.88.

donanımının, ipoteğin sağladığı güvenceyi tehlikeye koyacak şekilde kötüleşmesini önlemek üzere geminin malikine uygun bir süre verebilir ve süre içerisinde tehlike ortadan kaldırılmazsa, derhal ipoteği paraya çevirmek hakkını elde eder[299].Geminin veya donanımının (mütemmim cüzü ve teferruatının) önemli bir kıymet düşüklüğünü doğuracak şekilde kötüleşmesine neden olan haller; geminin, tekne, kazan, makine, uskur gibi kısımlarında veya demirbaş eşyasında yapılması gereken onarımların, temizleme ve boya işlerinin savsaklanması veya yapılmaması halleridir.

Bundan başka; malikin gemiyi işletme yönteminin sonucu olarak gemi veya donanımının, ipoteğin sağladığı güvenceyi tehlikeye koyacak şekilde kötüleşmesinden veyahut ipotekli alacaklının haklarının herhangi bir şekilde tehlikeye girmesinden korkulursa, alacaklının istemi üzerine mahkeme tehlikenin önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasına karar verebilir; mahkeme bu önlemleri yeterli derecede etkili bulmazsa, alacaklının derhal ipoteği paraya çevirebilmesine karar verir[300]. Bu gibi haller, geminin özellikle kış mevsiminde gereğinden fazla yükle sefere çıkarılması (dengesizlik tehlikesi), sigorta primlerinin malik tarafından ödenmemesi veya sigorta sözleşmesinin yenilenmemesi gibi durumlardır. Üçüncü kişiler tarafından yapılan müdahale ve sair tahrip hallerinde de aynı kural uygulanır. Diğer yandan, yukarıda kısmen de belirtildiği üzere ipoteğin kapsamına giren teferruatın kötüleşmesi veya normal bir işletmenin gereklerine aykırı olarak (mesela kira, ariyet veya sair suretlerle) gemiden uzaklaştırılması halinde de aynı kurallar uygulanır[301].

---

299 bak.Çağa T., 1990, sf.109; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.54; Kalpsüz T., 1990, sf.92; Doğanay İ., 1990, sf.2365; Eriş G., 1990, sf.212; Okay M.S., 1965, sf.193; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1207; TK.mad.909/1, 917.

300 bak.Çağa T., 1990, sf.110; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.54; Kalpsüz T., 1990, sf.98; Doğanay İ., 1990, sf.2366; Eriş G., 1990, sf.212; Okay M.S., 1965, sf.194; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1207; TK.mad.909/2, 917.

301 bak.Çağa T., 1990, sf.109; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.54 mealen; Kalpsüz T., 1990, sf.97; Doğanay İ., 1990, sf.2367; Eriş G., 1990, sf.212; Okay M.S., 1965, sf.194; TK.mad.909/3.

Geminin üçüncü bir kişinin fiili sebebiyle ipoteğin sağladığı güvenceyi tehlikeye düşürecek derecede kötüleşmesinden korkuluyorsa, bu taktirde alacaklı, üçüncü kişiye karşı ancak bu fiilin önlenmesi için dava açabilir[302]. Örneğin geminin uzun süre ile kiraya verilmesinde kiracının, sözleşme hükümlerine aykırı olarak her türlü bakım ve onarım masraflarından kaçınarak geminin kötü duruma düşmesine neden olması veya üçüncü kişi tarafından gemiye konulan ihtiyati tedbir veyahut ihtiyati haciz sebebiyle geminin bakımsız bir halde terkedilmesi gibi.

2- Diğer yandan, borcun vadesi geldikten sonra alacaklı; gemi ile ipoteğin kapsamına giren geminin bütün teferruatından alacağını tahsil etmek hakkına sahiptir. Alacaklı, bu alacağını ancak cebri icra yolu ile tahsil edebilir[303].

VI. GEMİ MALİKİNİN SAHİP OLDUĞU HAKLAR

Evvelce de[304] görüldüğü üzere, akdi bir gemi ipoteğinin kurulmasında; ipotek kurulması hakkındaki anlaşmaya esas olan hukuki ilişki bir borç ilişkisi olduğuna göre ipotekli gemi maliki; öncelikle bu borç ilişkisinden doğan ve borçlunun alacaklıya karşı sahip olduğu bütün itiraz ve def'ileri ipotek alacaklısına karşı ileri sürebilir. Bundan başka; ipotekli gemi maliki, özellikle borca esas olan hukuki işlemi feshetmek hakkına sahip bulunduğu sürece alacaklının hakkını gemiden elde edebilmesine (yani ipoteğin paraya çevrilmesine) engel olabilir. Alacaklı, borçlunun muaccel bir alacağı ile takas yapmak hakkına sahip olduğu takdirde gemi maliki de bu hakkı ileri sürebilir ve borçlunun alacaklıya karşı ileri sürmek hakkını sahip olduğu def'ilerden birinden

---

302 bak.Çağa T., 1990, sf.110; Kalpsüz T., 1990, sf.99; Doğanay İ., 1990, sf.2368; Eriş G., 1990, sf.213; Okay M.S., 1965, sf.194; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1208; TK.mad.910.

303 bak.Çağa T., 1990, sf.108; Doğanay İ., 1990, sf.2372; Eriş G., 1990, sf.217; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1210; TK.mad.917.

304 bak. § 4, I-III.

feragati, gemi malikinin haklarına engel olmaz[305]. Örnek; alacaklı ile borçlu aralarındaki bir borç ilişkisinde; güvence olarak bir üçüncü kişiye ait gemi üzerinde alacaklı lehine bir ipotek kurulmuştur. Borçlunun alacaklıya karşı diğer bir hukuki işlemden doğan bir alacağı da muacceliyet kespedince alacaklı, alacağının tahsili için ipoteğin paraya çevrilmesini talep ettiği takdirde; ipotekli gemi maliki alacaklıya karşı birinci alacakla borçlunun muacceliyet kespeden alacağının takas edilmesini ileri sürerek gemisinin elden çıkmasını engelleyebilir.

Ticaret Kanununun 914.maddesine göre; alacak malike karşı muacceleyet kespeder veya borçlu borcunu ödemek hakkını elde ederse olursa, ipotekli gemi maliki borcu bizzat ödeyebilir. Ayrıca borç, paranın malik tarafından tevdii veya da takas suretiyle de ödenilebilir .

VII. GEMİ İPOTEĞİNİN SÜKUTU (DÜŞMESİ)

Gemi ipoteğinin tesisinde olduğu gibi, düşmesi (sükutu) de ipoteğe esas olan hukuki ilişkiye bağlıdır. Zira, gemi ipoteği bir alacağın güvence altına alınması için kurulduğuna göre; alacağın ve dolayısıyla esas hukuki ilişkinin ortadan kalkması ile, gemi ipoteğinin düşmesi (sükut etmesi) normaldir. Bu itibarla; alacağın düşmesi (sükutu), ipoteği de kendiliğinden düşürür[306]. Fakat bunun dışında geminin yangın, deniz tehlikeleri ve diğer umulmayan sebeplerle tamir kabul etmez hale gelmesi veya kurtarılamayacak şekilde batması gibi, mülkiyetinin kaybı (ziyaı) ve dolayısıyla kaydının gemi sicilinden silinmesini (terkini) gerektiren durumlarda ipotek hakları da düşer. Bu gibi durumlarda sicil memuru ipotek alacaklılarını, uygun süre içinde itirazlarını bildirmeye davet eder. Süresi içinde bildirilen itirazların kabul edilmediği hususunda Mahkemece verilen kararın kesinleşmesi üzerine geminin kaydı silinir[307].

---

305 bak.Çağa T., 1990, sf.109; Doğanay İ., 1990, sf.2368; Eriş G., 1990, sf.214; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1208; TK.mad.911, 912.

306 bak.Abraham H.J., 1950, sf.273.

307 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.129; Doğanay İ., 1990, sf.2296; Eriş G., 1990, sf.145; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1167; "bir geminin parçalandığı iddiasıyla

Bu gibi hallerde gemi mülkiyeti tamamıyle kayba (ziyaa) uğradığı gibi[308], rehin konusu da ortadan kalktığında; ipotek hakları da düşer. Ancak, geminin sigorta alacakları; gemi yerine ipoteğe karşılık oluşturur[309]. Fakat, geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kaybetmesi sebebiyle gemi sicilinden kaydının silinmesi ipotek hakkı sahiplerinin oluruna bağlı olduğundan; bu hususiaki olurla kayıt terkin olduğu (silindiği) takdirde de, gemi ipoteği ortadan kalkar[310]. İpotek hakkı sahiplerinin burada söz konusu olan olurlarını, ipotek haklarından feragat olarak kabul etmek kanaatimizce yerinde olur.

Yukarıda belirtilen haller dışında genel olarak düşme (sükut) sebepleri:

1- İpotek hakkı asıl alacağa bağlı bir hak olduğuna göre alacağın (ödeme, ibra, takas vs. sebeplerle) sona ermesi ile gemi ipoteği de düşer[311]. Bundan başka, ipotek, alacaklının bundan feragatı üzerine sicilden kaydın silinmesi ile düşer; ancak ipotek üzerindeki (varsa) diğer hak sahiplerinin de olurlarının alınması zorunludur[312]. Feragat tek taraflı bir beyan ile olur ya da feragat beyanının imzası noterden onaylı bir senetle yapılması gereklidir[313]. Eğer, malik ipoteğin ileri

---

kaydını sildirip aynı gemiyi başka bir adla yeniden tescil ettirmiş olan kimseye karşı bu olaylar ispat edildiği takdirde kaydın düzeltilmesine karar verilmek gerekir". Eriş G., 1990, sf.146; TK.mad.851/1, 2; bak. § 2, IV, 3.

308 bak. § 3, IV.

309 bak.Çağa T., 1990, sf.104; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.52; Tekil F., 1988, sf.51; Kalpsüz T., 1990, sf.146; Doğanay İ., 1990, sf.2355-2356; Eriş G., 1990, sf.204; Okay M.S., 1965, sf.192; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1201; bak.§ 4, IV, 2, c.

310 bak.Çağa T., 1990, sf.112 a contrario; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.55; Kalpsüz T., 1990, sf.149; Doğanay İ., 1990, sf.2297; Eriş G., 1990, sf.145-146; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1167; TK.mad.851/3.

311 bak.Çağa T., 1990, sf.110; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.55; Tekil F., 1988, sf.53; Kalpsüz T., 1990, sf.137; Doğanay İ., 1990, sf.2380; Eriş G., 1990, sf.224; Okay M.S., 1965, sf.200; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1216; TK.mad.926.

312 bak. Çağa T., 1990, sf.111; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.55; Tekil F., 1988, sf.53; Kalpsüz T., 1990, sf.140; Doğanay İ., 1990, sf.2381; Eriş G., 1990, sf.224; Okay. M.S., 1965, sf.201; TK.mad.927/1.

313 bak. Çağa T., 1990, sf.111; Kalpsüz T., 1990, sf.141; Doğanay İ., 1990, sf.2382; Eriş G., 1990, sf.224; Okay.M.S., 1965, sf.201; TK.mad.927/3.

sürülebilmesini sürekli olarak olanaksızlaştıran bir def'i'ye sahipse, bu takdirde alacaklıdan ipotekten feragat etmesini isteyebilir[314].

2- Alacaklı ve borçlu sıfatlarının aynı şahısta birleşmesiyle borcun sona ermesinde olduğu gibi, gemi ipotği ile mülkiyetinin aynı kişide birleşmesi halinde de ipotek düşer[315]. Alacaklının kim olduğu bilinmiyorsa sicile geçirilen son kayıttan itibaren on yıl geçmesi ile de, belirli koşullar altında belli olmayan alacaklıya ilan yolu ile çağrı yapılarak ipoteğin düşmesine karar verilebilir. Bu kararla ipotek sona erer[316].

VIII. GEMİ İPOTEĞİNİN TÜRLERİ

1- Akdi Ve Kanuni İpotek

Buraya kadar yukarıdan beri belirtilen kurallara göre; alacağın güvence altına alınması amacı ile gemi üzerinde bir ipotek kurulabilmesi için, tarafların anlaşmaları ve rehnin gemi siciline tescili gereklidir[317]. Gemi üzerinde anlaşma (akit) ile kurulan bu ipotek, normal bir "akdi ipotek" (sözleşmeye dayanan ipotek) tir. Akdi ipotek dışında istisnai

---

314 bak. Kalpsüz T., 1990, sf.140; Doğanay İ., 1990, sf.2381; Eriş G., 1990, sf.224-225; Okay M.S., 1965, sf.201; TK.mad.927/2.

315 bak. Çağa T., 1990, sf.111; Tekil F., 1988, sf.53; Kalpsüz T., 1990, sf.140; Doğanay İ., 1990, sf.2382; Eriş G., 1990, sf.225; Okay M.S., 1965, sf.201; TK.mad.928.

316 bak. Çağa T., 1990, s.111; Tekil F., 1988, sf.54; Doğanay İ., 1990, sf.2384; Eriş G., 1990, sf.226; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1216; TK.mad.930.

317 bak. Çağa T., 1990, sf.101; Kender R.- Çetingil E., 1992, sf.51; Tekil F., 1988, s.50; Kalpsüz T., 1990, s.41; Okay M.S., 1965, s.186; Başbuğoğlu T., 1988, s.1182; "...bilindiği üzere TTK'nun 876 ve 924.m.leri hükümlerine göre, bir gemi ipoteğinin tesisi veya tadili tarafların bu konuda anlaşmalarına, bu konudaki sözleşmenin noterlikçe tasdik edilmiş olmasına ve keyfiyetin gemi siciline tescil edilmiş olması şartına bağlı bulunmaktadır. Diğer bir deyişle, gemi ipoteğinde asıl olan tarafların yasada öngörülen şekil şartına uyarak anlaşma yapmış olmalarıdır. ..." Y.11.HD. 8.12.1987 gün ve 987/6007 E. 87/6843 K. Başbuğoğlu T., 1988, sf.1182 No.1288; "gemi rehni, geminin maliki ile alacaklısının bu hususta anlaşması ve ipoteğin gemi siciline geçirilmesi ile oluşur" Y.İİD. 23.9.1965 E. 9787/K. 9857 Eriş G., 1990, sf.175 No.63; TK.mad.876/1, bak § 4, 3.

olarak gemilerin inşa veya tamir olunduğu tersane sahipleri[318] veya gemi alacaklıları[319] gibi bazı rüçhanlı alacaklıların haklarını koruması amacıyla bunlar yararına doğrudan doğruya kanundan doğma ipotek hakkı da tanınmıştır. Burada ilgili kişiler yararına ipotek hakkı doğmasında hukuki dayanak akdi ipotekte olduğu gibi taraflar arasındaki ipoteğin kurulmasına ilişkin bir sözleşme değil, kanunun bir hükmüdür (kanuni gemi ipoteği). Kanuni ipotek ya (gemi alacaklıları haklarında olduğu gibi) belirli yasal koşulların gerçekleşmesi ile ve bir talep ve tescile gerek olmadan, doğrudan doğruya ya da (tersane sahiplerinin alacak haklarında olduğu gibi) bir tescil talebi ile doğmaktadır.

Ticaret Kanununun 877.maddesine göre; "bir tersane sahibi bir geminin inşa ve tamirinden doğan alacaklar için, o yapı veya gemi üzerinde kanuni bir ipoteğin tescilini taleb edebilir. Bu haktan önceden feragat geçerli değildir"[320]. Kanuni ipoteğin kurulmasında Medeni Kanunun aynı amaca yönelik genel hükümlerinin uygulanması gerekir[321].

Buna göre; tersane sahibi yararına kanuni bir ipotek kurulabilmesi için gerekli koşullar: Öncelikle tersane sahibinin, inşa veya tamiri söz konusu gemi veya yapının malikine karşı aynı gemi veya yapının inşa veya tamir masraflarından doğmuş bir alacak hakkı bulunmalıdır. Bundan başka gemi sahibi bu alacağı güvence altına almak için yeter derecede başka bir teminat göstermemişse malikin oluru ile veya olur vermemesi halinde de mahkemeden alınacak bu yöndeki bir karar üzerine ipotek tescil olunur[322]. Tersane sahibinin

---

318 bak.Çağa T., 1990, sf.102; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.57; Tekil F., 1988, sf.55-56; Kalpsüz T., 1990, sf.12 Doğanay İ., 1990, sf.2326; Eriş G., 1990, sf.176; Okay M.S., 1965 sf.188; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1185; TK.mad.877.

319 bak. Çağa T., 1990, sf.130; Doğanay İ., 1990, sf.2878; Eriş G., 1990, sf.888; Başbuğoğlu T., 1988, s.1592; TK.mad.1235 vd. bak.§ 26; Kalpsüz, T., 1990, sf.10.

320 bak.TK.mad.877/1.

321 bak.Çağa T., 1990, sf.102; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.57; Doğanay İ., 1990, sf.2327; Eriş G., 1990, sf.176; Okay M.S., 1965, 186; TK.mad.877/2.

322 bak.MK.mad.809.

lehine ipotek kurulmasına ilişkin istemi; işin üstlenildiği günden başlayarak bitmesinden sonraki üç ay sonuna kadar ileri sürülmelidir. Birbirinden farklı ve ayrı ayrı tarihlerde tescil edilen kanuni ipotek hakları, alacakların tahsili bakımından eşit sayılır[323].

2- Birlikte Gemi İpoteği

Gemi donatanlarının sağladıkları bir krediyi tek bir gemi ipoteği ile garanti edebilmeleri her zaman olanaklı değildir. Bundan dolayı bir gemi parkında bulunan gemilerin bütünü üzerinde kurulacak bir ipotekle; bankaların güvencelerinin birden çok gemiye dağıtılması yolu ile, istenen büyük krediyi elde edebilecek güçte iktisadi bir garanti sağlanmış olur[324].

Bir alacak için birden çok gemi veya gemi payı üzerinde ipotek kurulduğu takdirde "birlikte gemi ipoteği"nden söz edilir ve bunlardan herbiri borcun tamamından sorumludur[325]. Fakat alacaklı, her gemi veya payın ancak belirli bir kısımdan sorumlu olmak üzere alacağını belirli gemiler veya gemi payları arasında bölüştürebilir. Ancak bu şekilde bir bölüştürme yapılabilmesi için, sicil memurluğuna beyan ve tescil şarttır[326]. Birlikte gemi ipoteğinde; alacaklıya ödemede bulunan gemi maliki bu ödemeden dolayı diğer ipotekli gemilerden birinin malikine veya hukuki seleflerine rücu hakkına sahip bulunduğu oranda, o malikin gemisi üzerindeki ipotek haklarına sahip olur[327]. Burada ödeme yapan malik için doğan ipotek hakkı da, bundan önce söz konusu edilen kanuni ipotek hakkı niteliğindedir.

---

323 bak.MK.mad.809, 810, 811.

324 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.101.

325 bak.Çağa T., 1990, sf.112; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.55; Tekil F., 1988, sf.54; Kalpsüz T., 1990, sf.128; Doğanay İ., 1990, sf.2349; Eriş G., 1990, sf.200; TK.mad.897, MK.mad.770; GS.Niz.mad.38.

326 bak.Çağa T., 1990, sf.113; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.55-56; Tekil F., 1988, sf.54; Kalpsüz T., 1971, sf.112; Doğanay İ., 1990, sf.2350; Eriş G., 1990, sf.200-201; TK.mad.897/2, GS.Niz.mad.38.

327 bak.Kalpsüz T., 1971, sf.113; Doğanay İ., 1990, sf.2390; Eriş G., 1990, sf.231.

3- Kıymetli Evrak İçin Gemi İpoteği

Bizde rastlanmamakla beraber; büyük miktarlarda kredi sağlamak için gemi işletmeleri, alınan kredi miktarı üzerinden bir banka aracılığı ile kıymetli evrak çıkarırlar[328]. Hukukumuza göre; hamiline yazılı bir senetten doğan bir alacak için gemi ipoteği kurulabilmesi için, sadece gemi malikinin sicile beyanda bulunması ve bunun tescili yeterlidir[329]. Poliçe veya emre yazılı bir senetten veya ciro ile devredilebilen diğer bir senetten doğan alacak için kurulan ipotekde ise, alacağın devri anlaşma ve tescil ile olur.

4- Yabancı Para (Döviz Şartı) Üzerine Kurulan İpotekler

Büyük tonajdaki gemiler çoğunlukla yurt dışına sipariş edildiği için bu gibi gemi ipoteklerinin kurulması döviz durumu bakımından özel bir önem taşır. Bizde, Türk parası ile ödenecek borçlar için; üzerinde ipotek kurulacak geminin karşılayacağı alacak ile, tali (ikincil) borçların miktarının (tümünün) altın veya belirli bir yabancı para ile belirlenebilmesi olanaklıdır[330]. Özellikle, uzun vadelerle alınması düşünülen kredilerin geri ödenmemesinde (uzun vade arasında para değerindeki değişmeler gözönünde tutularak) alacaklılar bakımından sabit bir kıymet ölçüsü üzerinde ipotek kurulmasında zorunluluk

---

328 bak.Abraham H.J., 1950, sf.298; Wüstendörfer H., 1950, sf.102.

329 bak.Çağa T., 1990, sf.113; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.57; Tekil F., 1988, sf.55; Kalpsüz T., 1990, sf.47 mealen; Doğanay İ., 1990, sf.2392; TK.mad.938.

330 bak.Çağa T., 1990, sf.114; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.6; Tekil F., 1988, sf.54; Doğanay İ., 1990, sf.2394; Eriş G., 1990, sf.232; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1220; Şunu belirtelim ki, 3678 sayılı kanunla -RG.23.11.1990- Medeni Kanuna ilave edilen 766/a maddesine göre borcun dış kaynaklı olması -yabancı para- ve vade en az beş yıl olması şartı ile gemi üzerinde, yabancı paraya dayalı bir ipotek tesis edilebilir. BK.mad..83'e göre de dövizle borçlanmak olanaklı olup, borcun döviz olarak ya da ödeme günündeki kur üzerinden Türk Lirası olarak ödenilmesi gerekir. 3005 sayılı Temerrüt Faizi Hakkında Kanunun 4/a mad.ne göre de döviz borçları için, ticari nitelikte olanlarına sözleşme belirlenen oranda, böyle bir oran belirilenmemişse o döviz ile ilgili mevduatlara devlet bankalarınca verilen en yüksek faiz oranında temerrüt faizi işletilir.

duyulur. Bu yolda kurulan ipoteklere, mevzuatımızda da aynı anlamda kullanılan bir deyimle "sabit kıymetli ipotekler" denir[331]. Yabancı para ile ödenecek borçlar için yabancı para üzerine ipotek tesis edildiği taktirde de "Döviz şartlı ipotek"den sözedilir.

Bizde yurt dışına yabancı para ile ödenecek borçlar için gemi ipoteği kurulması Maliye Bakanlığının iznine bağlıdır. Bu iznin ayrıca gemi siciline kaydı gerekir[332].

5- Maximal (Azmi Haddi Muayyen) İpotek

Gemi ipoteği (daha önce de görüldüğü üzere)[333] ancak miktarı belirli yani para ile ölçülebilen bir alacağı güvence altına almak için kurulabilir. Bununla beraber, güvence altına alınmak istenen alacak hakkında (özellikle uygulamada çok rastlanan onarım giderlerinden doğan alacaklarda görüldüğü gibi) miktar bakımından önce belli ve sabit bir rakam belirlemeye olanak bulunmayabilir. Bu gibi hallerde, yani alacağın miktarı belirsiz ve değişken ise, gerçek miktarı zamanında belirlenmek üzere ipotekle güvence altına alınması istenen alacak miktarının azami haddi saptanarak ipotek kurulabilimesi olanaklıdır[334]. Bu şekilde kurulan ipotek "maximal yani azami haddi belirli gemi ipoteği"dir. Buna üst sınır ipoteği de denilmektedir. Maximal ipotek, alacağın belirlenen miktarı için aynî bir güvence oluşturur. Fakat henüz belirli olamayan ve kesinleşmemiş alacak kısmı için ise, sadece bir sıra hakkı verir[335].

---

331 bak.Çağa T., 1990, sf.114; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.6; Tekil F., 1988, sf.55; Doğanay İ., 1990, sf.2394; Eriş G., 1990, sf.233; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1221.

332 bak.Çağa T., 1990, sf.114; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.56; Tekil F., 1988, sf.55; Doğanay İ., 1990, sf.2394; Eriş G., 1990, sf.233; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1221; TK. mad.939.

333 bak. § 4, II, 2.

334 bak.Çağa T., 1990, sf.113; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.??; Tekil F., 1988, sf.54; Kalpsüz T., 1990, sf.120; Doğanay İ., 1990, sf.2344; Eriş G., 1990, sf.197; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1198; TK.mad.893/II, MK.mad.766.

335 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.8; § 4, II, 2.

6- İnşa Halindeki Gemiler Üzerindeki İpotek

Gemi yapımında gerekli kredinin sağlanması için en önemli araç, inşa halindeki gemi (yapı) üzerinde bir ipotek kurulmasıdır. Ancak yapımına yeni başlanan gemiler kredinin kötüye kullanılabilmesine çok elverişli olduklarından; iktisadi yönden alınan krediye karşı nitelik ve değer bakımından yeterli bulundukları taktirde sağlam bir güvence oluşturabilirler. Bu kurumu tanıyan diğer denizci milletlerinin mevzuatında olduğu gibi, hukukumuzda da inşa halindeki bir gemi (yapı) üzerinde ipotek kurulabilmesi için;

a) Yapının onsekiz grostonilatodan küçük olmaması gereklidir[336]. Ayrıca geminin omurgasının kızağa konulmuş olunması ve kızaktan indirilinceye kadar, diğer yapılardan sürekli ve kesin bir biçimde ayırt edilebilmesi için; adının veya numarasının da görülebilir bir yerine konması gereklidir[337].

b) İpoteğin, yapım halindeki gemilere mahsus özel sicile kaydolunması gereklidir[338]. Böylece kurulan ipotek, yapımın her aşamasını ve hatta tersanede var olan ve yapımda kullanılmak üzere işaretlenmiş kısımları da kapsamaktadır[339]. Yapı tamamlandıktan sonra bu ipotek, eski derecesi ile gemi üzerinde kalır[340].

---

336 bak.Çağa T., 1990, sf.114; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.56 a contrario; Tekil F., 1988, sf.55-56; Kalpsüz T., 1990, sf.158; Doğanay İ., 1990, sf.2397 a contrario; Eriş G., 1990, sf.235; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1222; TK.mad.941/3

337 bak.Çağa T., 1990, sf.114; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.56; Tekil F., 1988, sf.56; Doğanay İ., 1990, sf.2396; Eriş G., 1990, sf.234; TK.mad.941/2.

338 bak.Çağa T., 1990, sf.114; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.56; Tekil F., 1988, sf.56; Kalpsüz T., 1990, s.159; Doğanay İ., 1990, sf.2397; Eriş G., 1990, sf.235; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1222; TK.mad.942/1.

339 bak.Çağa T., 1990, sf.115; Kalpsüz T.,1990, sf.159; Doğanay İ., 1990, sf.2398; Eriş G., 1990, sf.236; TK.mad.943.

340 bak.Çağa T., 1990, sf.115; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.57; Tekil F., 1988, sf.56; Kalpsüz T., 1990, s.160; Doğanay İ., 1990, sf.2398; Eriş G., 1990, sf.236; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1222; TK.mad.944.

IX. GEMİ İPOTEĞİNİN PARAYA ÇEVRİLMESİ

Gemi ipoteği, bir alacağın güvence altına alınması amacıyla kurulmakla birlikte; gemi ipoteğinin bu garanti fonksiyonu alacaklıya; geminin bedelinden doğrudan doğruya (bizzat) tahsil etmek yetkisini vermez. Ticaret Kanununun 917.maddesine göre; "alacaklı gemi ve gemi ipoteğinin şumulüne giren eşya üzerinden alacağını ancak cebri icra yolu ile alabilir" ve böylece gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi hususunda İcra ve İflas Kanununun 145-153.maddeleri uygulanır[341].

Eğer belirli bir alacak için birden çok gemi veya gemi payı ipotek edilerek alacaklı Ticaret Kanununun 897.maddesinin 2.fıkrası anlamında alacağını her gemi ya da payın ancak belli bir kısmından sorumlu olmak üzere ya da paylar arasında bölüştürme yapılarak gemi siciline kaydettirmişse; alacaklı, alacağının tamamını veya bir kısmını ancak bu bölüşüm gereğince ve bu bölüşüme uygun olarak gemilerin veya payların herbiri üzerinden tahsil edebilir[342].

Gemiler üzerindeki ipoteklerin paraya çevrilmesinde; Türk Ticaret Kanununun 918.maddesi ile kabul edilen karineye göre; "gemi ipoteğinden mütevvelit hakkın takibi sırasında gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kimse alacaklı bakımından malik sayılır" ancak "mülkiyeti tescil edilmemiş olan malikin gemi ipoteğine karşı haiz olduğu defileri ileri sürmek hakkı mafhuzdur".

Gemi ipoteğinin paraya çevrilmesinde izlenecek olan usul için İcra ve İflas Kanununun 145. vd. maddelerinin genel hükümleri uygulanır. "Gemi siciline kayıtlı bulunan bir gemiyi paraya çeviren icra dairesi onun üzerindeki ipotek, intifa haklarına ait kayıtların sicilden terkin ve nakillerini de yaptırır".

---

341 bak.Çağa T., 1990, sf.108; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.54; Kalpsüz T., 1990, sf.100; Tekil F., 1988, sf.52; Doğanay İ., 1990, sf.2372; Eriş G., 1990, sf.217; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1210; Okay M.S., 1965, sf.194; TK.mad.917/1.

342 bak.Çağa T., 1990, sf.113; Kalpsüz T., 1971, sf.93; Doğanay İ., 1990, sf.2373; Eriş G., 1990, sf.217; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1210; TK.mad.917/2.

X. GEMİ ÜZERİNDE İNTİFA HAKKI

Gemi üzerinde intifa hakkı (yani esas geminin mülkiyeti üzerinde devir ve ferağ gibi bir tasarruf hakkı bulunmaksızın sadece kullanmayı içeren bir yetki olarak) çok istisnai hallerde sözkonusu olmaktadır. Hukukumuza göre; gemi üzerinde intifa hakkı kurulması, ancak bu geminin de dahil bulunduğu malvarlığı veya terekenin tamamı ya da belirli bir kısmı üzerinde (mesela mirasta külli halefiyet yolu ile intikal gibi) esasen bir intifa hakkı kurulması ile yükümlülüğün tesisi bulunması halinde bu yükümlülüğün yerine getirilmesi yoluyla olanaklıdır[343]. Sözleşme yolu ile (örneğin bir miras sözleşmesi ile) intifa hakkı kurulmasında ise; bu hakkın doğabilmesi gemi siciline kaydedilmiş olması koşuluna bağlıdır. Gemi üzerinde intifa hakkının kurulmasına ilişkin sözleşmenin de ipotek kurulmasında olduğu gibi; herşeyden önce yazılı şekilde ve imzaları noterden onaylı olması zorunludur. Fakat aynî hakkın doğumu bunun gemi siciline kaydına bağlıdır. Yabancı bir ülkede kazanılmış olup da henüz bir Türk gemi siciline kaydedilmemiş gemilerde ise, ipotek kurulmasında olduğu gibi, bayrak şahadetnamesine bu yönde düşülen bir kayıt tescil hükmündedir[344].

İntifa hakkı, sahibine gemi üzerinde zilyetlik (elmenlik) hakkını verdiği gibi; geminin deniz ticaretine tahsisinde elde edilen kazançları ve gemiyi kiraya vermek hakkını da sağlar[345].

Gemi üzerindeki intifa hakkı; geminin (kaybı) ziyaı (yani kurtarılmayacak şekilde batması veya tamir kabul etmez bir duruma

---

343 bak.Çağa T., 1990, sf.115; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.58-59; Tekil F., 1988, sf.58; Doğanay İ., 1990, sf.2327-2328; Eriş G., 1990, sf.177; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1186; TK.mad.878; MK.mad.717, 740.

344 bak.Çağa T., 1990, sf.101; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.51; Tekil F., 1988, sf.56; Kalpsüz T., 1990, s.58; Doğanay İ., 1990, sf.2325 mealen; Eriş G., 1990, sf.175; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1182; TK.mad.878, 876, 717; GS.Niz.mad.29.

345 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.108.

gelmesi) gibi sicilden kaydının silinmesini gerektiren durumlarda[346] belli bir süre ile sınırlı ise bu sürenin dolması ile ve intifa hakkı sahibinin vazgeçmesi veya ölümü ile sona erer[347].

Hukukumuzda; gemiler üzerinde mülkiyet hakkını sınırlayan aynî hak olarak sadece ipotek veya intifa hakkı tanınmış olup bunlar dışında mülkiyet hakkını sınırlayan diğer herhangi bir hak söz konusu değildir. Bundan dolayı; gemi üzerinde bunlar dışında aynî haklar kurulması amacıyla anlaşmalar hukuken geçerli değildir.

---

346 bak.Çağa T., 1990, sf.66; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.43-44; Tekil F., 1988, sf.43; Doğanay İ., 1990, sf.2297; Eriş G., 1990, sf.145; Kalpsüz T., 1990, s.147; TK.mad.851.

347 bak.MK.mad.720.

2.Kısım

DONATAN VE DONATMA İŞTİRAKİ, KAPTAN VE DİĞER GEMİ ADAMLARININ İŞ İLİŞKİLERİ

Denizde kazanç elde etmek amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaçla kullanılan gemi (yani ticaret gemisi); Ticaret Kanununun 11. vd., maddeleri anlamında, deniz ticareti ile uğraşan bir ticari işletmenin nesnel ögeleri içerisinde yer almaktadır.

Gemiyi denizde kazanç elde etmek amacına tahsis eden veya fililen böyle bir amaçla kullanan kişi ya da kişi toplulukları ise, deniz ticareti ile uğraşan ticari işletmelerin öznel (kişisel) ögeleri (deniz ticaret işletmelerinin süjeleri)dirler. Zira; denizde eşya ve yolcu taşımak gibi kazanç amacıyla işletilen kurumlar "Ticari İşletme" sayıldığı gibi (TK.mad.11 ve12, bent 10), bu kurumları kısmen dahi olsa kendi adına işleten kimseler de "tacir" sayılırlar (TK.mad.14).

Böylece donatan öncelikle bu anlamda bir tacir olduğu gibi, Ticaret Kanununun 19.maddesi hükmüne göre; tacirlere ilişkin hükümler donatma iştiraki hakkında da uygulanır.Deniz ticareti ile uğraşan bir ticari işletmenin öznel (kişisel) ögeleri olarak donatan ve donatma iştiraki; bu ticari işletmenin üçüncü kişilerle giriştiği hukuki ilişkilerinde çeşitli hak ve yükümlülüklerin üzerlerinde toplandığı süjelerdir.

§ 5

DONATAN

I. DONATANIN TANIMI VE DONATAN SIFATININ HUKUKİ NİTELİĞİ

Sözcük anlamında donatan, donatmak mastarından bir terim olarak bir "gemiyi teçhiz eden (yani donatan) kimse"ye denir. Diğer denizci milletlerin dillerinde; "Reeder, armateur veya armatore" sözcükleri de aynı anlamda kullanılır. Roma Hukukunda denizde bir gemi ile kazanç sağlamaya çalışan kimse için "exercitor navis" deyimi kullanılırdı[348].

Ticaret Kanunumuza göre; "gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibi" donatandır[349]. Bundan başka; "kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse, 3. kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır"[350]. Ticaret Kanunu'nun bu tanımına göre; donatanın sıfatı şu unsurların varlığına bağlıdır:

1- Donatan önce, deniz ticaretinde yani denizde kazanç elde etme amacına tahsis edilen bir geminin maliki olmalıdır. Böylece her donatan zorunlu olarak geminin malikidir, fakat her gemi malikinin mutlaka donatan olması sözkonusu değildir. Örneğin geminin maliki gemisini diğer birine kiraya verir ve gemiyi kiralayan bu gemiyi kendi adına deniz ticaretinde kullanırsa; geminin maliki değil, kiralayan sıfatı ile TK'nun 946.maddesinin 2. fıkrası anlamında "donatan" sayılır[351].

---

348 bak.Wüsterdörfer H., 1950, sf.114; Sohm R., Institutionen (Geschichte und System das Röminschen Privatrechts) 17. aufl., 1926, sf.471; Jörs/Kunkel.

349 bak.TK.mad.946/1.

350 bak.TK.mad.946/2.

351 bak.Abraham H.J., 1950, sf.51; Çağa T., 1990, sf.118; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.66; Tekil F., 1988, sf.59, 37; Okay M.S., 1962, sf.205; Doğanay İ., 1990,

2- Gemi, sahibi (maliki) tarafından deniz ticaretine tahsis edilmiş olmalıdır. Geminin deniz ticaretine sürekli bir şekilde tahsis edilmiş olması zorunlu değildir, yani gemi, maliki tarafından bir sefer için dahi deniz ticaretine tahsis edilmiş olsa, o geminin maliki donatan sayılır. Bundan başka; gemi bizzat malik tarafından veya malik nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanılmalıdır. Örneğin kira karakterini taşıyan çarter sözleşmelerinde[352] kiracının donatan sıfatını almaması koşuluyla, gemi maliki donatan'dır[353]. Böylece, donatan kavramı için gemi mülkiyeti ve geminin deniz ticaretine tahsisi (yani sermaye ile girişimin bir elde bulunması) gibi iki esaslı unsurun varlığı zorunludur[354].

3- Gemi mülkiyetinin bir gerçek ya da tüzel kişiliğe (ticaret şirketine) ait olması, donatan sıfatının belirlenmesinde herhangibir önem taşımamaktadır. Yani donatan gerçek bir kişi olabileceği gibi, tüzel kişi (ticaret şirketi) de olabilir; yeter ki donatan için zorunlu

---

sf.2401; Eriş G., 1990, sf.238; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1226; "TK'nun 946. maddesinin 2. fıkrası hükmünce, kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse 3.şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılır. Bu sebeple Şürkü Deniz, kendisinin olmayan ve davalıların maliki bulundukları (Tuncay-Deniz) gemisiyle davacıya karşı madenleri nakil işi taahhüdünde donatan sayıldığından, gemi alacaklısı hakkını haiz bulunan davacıya karşı adı geçen gemi ve navlunla sorumludur". Y.TD. 19.9.1961 E.370 K.2894 Eriş G., 1990, sf.239 No:74; "... anılan yasanın 946/2.maddesinde kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse 3.şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılacağı, kural olarak kabul edilmiştir.." Y.TD. 23.6.1970 E.4420/K.266 Eriş G., 1990, sf.240 No:75; "... dava dilekçesinde Celal Sadıkoğlu ve Göktrans Deniz Sanayi T.A.Ş. davalı gösterilmiş olmasına göre, Göktrans Deniz Sanayi T.A.Ş.de davalı olarak tebligat yapılarak davanın incelenmesi gerekirken, bu davalı hakkında hiçbir karar verilmemesi doğru olmadığı gibi, diğer davalı Celal Sadıkoğlu TTK'nun 946/2.maddesi gereğince kendisine ait olmayan Kaptan Celal gemisini kendi adına kullanıp kullanmadığı araştırılmadan hakkındaki davanın husumet yönünde reddedilmesi de doğru görülmemiş ve hükmün bozulması gerekmiştir". Y.11.HD. 7.11.1980 E.5270/ K.5127 Eriş G., 1990, sf.242 No:78; TK.mad.946/2.

352 bak. § 9 II.

353 bak.Abharam H.J., 1950, sf.51.

354 bak. Gierke J.von, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 7.Aufl. Berlin, 1955, sf.584.

unsurlar (gemi mülkiyeti ve geminin deniz ticaretine tahsisi) var olsun .

Donatanın tacir sıfatı, ticari işletme ile ilgilidir ve TTK'nun 11. vd maddelerine göre belirlenir.

4- TTK'nun 946.maddesinin 2.fıkrası hükmü ile donatan kavramı genişletilmiş bulunmaktadır. Buna göre; donatan sadece gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibi (malik) değil, kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına bizzat veya bir kaptan aracılığıyla deniz ticaretinde kullanan kimse de, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır. Kanun koyucu, donatan kavramını genişleten bu hükümle; özellikle deniz ticaretinde rastlanan şu hallerde pratik bir çözüm aramaktadır: Örneğin, bir kimsenin aynî bir hakka (intifa hakkında) dayanarak mülkiyeti diğer bir kişiye ait bir gemiyi deniz ticaretinde kullanmakta olması ya da bir kira akdine dayanarak gemiyi deniz ticaretine tahsis etmiş bulunması halleri bu pratik çözümün öngörüldüğü hallerdir. Zaman çarterinde[355] gemi, malik tarafından diğer bir firmaya belli kiraya verilir ve kiralayan firma, gemiyi kendi nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanır. Geminin maliki olmadığı halde kendi nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanan bu firma, kanunun sözü geçen hükmüne göre donatan sayılır.

Geminin firma sahibi tarafından bizzat veya bir kaptan aracılığı ile deniz ticaretinde kullanılması pek istisnai olarak ancak bazı kıyı taşımalarında sözkonusu olabilir[356].

5- Yukarıdan beri yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere, donatan sıfatı için bulunması gereken unsurlar; geminin denizde kazanç amacıyla (deniz ticaretine) tahsisi ve malik veya malik olmayan bir kişi tarafından kendi nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanılmasıdır. Bu taktirde malik olsun ya da olmasın, gemiyi deniz ticaretinde kullanan kimse, üçüncü kişilere karşı donatan hak ve yetkilerine sahip bulunup gemi seferlerinin rizikosu da kendisine ait olacak ve donatanın yerine

---

355 bak. § 9, II.

356 bak.Abraham H.J., 1950, sf.53.

geçecektir. Yani geminin navlun ve yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan alacakları, gemi çatmalarından doğan zarar ve ziyan alacakları[357] ona ait olduğu gibi; geminin kullanma süresi içerisinde yapılan taşıma sözleşmelerinden ve düzenlenen konşimentolardan, gemi adamlarının alacaklarından ve yüke gelen zararlardan doğan tazminat borçlarından doğan sorumluluk da ona aittir[358].

II. DONATANIN SORUMLULUĞU

Deniz taşımasının sürekli olarak rizikolarla karşı karşıya bulunması nedeniyle, kanun koyucular donatanın sorumluluğu konusunda Borçlar Hukukunun sorumluluğa ilişkin genel hükümlerinden ayrı bir düzenleme yapmaya yönelmişlertir. Bu bakımdan donatanın sorumluluğu bir yandan bazı hallerde sınırsız olarak kabul edilirken, diğer yandan bazı hallerde ise; büyük rizikolara karşı sınırlanmak sureti ile bir denge ve dolayısıyla donatanın sorumluluğu konusunda adaletli bir düzen yaratılmasına çalışılmaktadır. Aksi taktirde donatan olmak, bir tür serüvencilik olurdu.

Yürürlükteki Deniz Ticaret Hukukumuza göre donatanın sorumluluğu konusunda bu bakımdan bir ayırım yapılması gerekir;

1- Donatan; deniz ticareti ile ilgili işletmesi sebebi ile doğan borçlardan dolayı, her borçlu gibi kural olarak sınırsız bir şekilde (yani borcun bütünü için ve bütün malları ile) sorumludur. Doğal olarak bütün borçlular için olduğu gibi İcra ve İflas Kanununun tanıdığı bazı istisnalar burada da geçerlidir[359]. Ticaret Kanununun 947.maddesi

---

357 bak. "... davalılardan Yusuf'un (donatan) olmakla beraber aynı zamanda (kaptan) sıfatını da taşımasına ve dava konusu deniz çatmasının oluşmasında (şahsi kusuru) bulunmasına bu nedenle zararın tamamından sorumlu tutulmasında yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre davalılar Denizcilik Bankası T.A.O. vekiliyle, davalı Yusuf vekilinin yerinde görülmeyen tüm, davalı Recep vekilinin ise aşağıdaki bent dışında kalan diğer temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir". Y.11.HD. 27.11.1981 E.1981/4302 K.1981/5025 Aybay G., Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları, İstanbul, 1986, sf.48.

358 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.121.

359 bak.Wüstendörfer H.J., 1950, sf.124.

hükmüne göre; donatan gemi adamlarının görevlerini yaparken kusurlu davranışları ile 3. kişilere verdikleri zararlardan dolayı sorumludur. Donatanın bu madde hükmüne göre söz konusu olan sorumluluğu gemi adamlarının sözleşmeye dayanan sorumluluklarını veya haksız fiil oluşturan davranışları ile 3. kişilere verdikleri zararları da kapsamaktadır[360]. Görüldüğü üzere, donatanın burada sözü geçen sorumluluğu ile özellikle Borçlar Kanununun 55. maddesinde söz edilen adam çalıştıranın sorumluluğu arasında hiç bir ilişki yoktur. Yani donatan, Borçlar Kanununun 55. maddesindeki def'ileri adam çalıştıran sıfatı ile ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz. Donatanın bu madde hükmüne göre sorumluluğuna ilişkin kurallara gelince:

a) Gemi adamlarının, geminin kullanılması ile ilgili her türlü hareketleri ile 3. kişilere bir zarar verilmişse, donatan bu zarardan

---

360 bak. Gierke J.v., 1955, s.586; Şunu belirtelim ki, donatanın gemi adamlarının faaliyetinden dolayı sorumluluğunda TK'nun 948.maddesi dışında BK'nun 55.maddesi dairesinde sorumlu olup olmayacağı hususu tartışma doğurmuştur. Bu husus Y.Ticaret Dairesinin birçok kararında TK'nun 949 vd., donatanın sorumluluğu hakkında özel hükümler bulunması sebebine dayandırılmıştır. Ancak Alman Mahkemesinin benzer bir durumda BK'nun 55.maddesinin eşiti olan BGB §.831 hükmüne dayanılabileceği görüşü ileri sürülmüş ve bu görüş hem Türk doktrininde hem de içtihatta kabul görmüştür. İlk olarak Türk doktrininde Prof.Hirsch tarafından benimsenen bu fikir 1970'den beri savunulmuştur. Ayrıca E. Hirsch, Tahir Çağa, Fehiman Tekil gibi hukukçulara göre BK.madde 55'in şartları varsa, gemi adamının kusuru olmasa ve zarar gemi ve navlun toplamını aşsa bile donatan BK.madde 55 mucibince sınırsız olarak sorumlu tutulmaktadır. BK m.55'in mütemmim bir hüküm olduğu hususu Y.11.HD. 30.12.1985 E.6142 K.7441 sayılı kararında da kabul edilmiştir. Karar aynen şudur: "TTK'nun 947.m.nin BK 55 karşısında özel hüküm olduğu, özel hüküm varken genel hükme gidilemeyeceği görüşüne gelince; yukarıda da açıklandığı gibi, TTK'nun 947.maddesi müstakil bir sorumluluk getirme amacı ile düzenlenmiş, ek bir sorumluluk getirmiştir. Diğer taraftan, her iki madde hukuka aykırılık ve uygun nedensellik unsurlarını içermekte iseler de "kusur" olgusu ve "kurtuluş beyyinesi" ile birbirinden ayrılmaktadır. BK'nun 55.maddesinin uygulanması halinde TK'nun 947.maddesi konuluş amacını engelleyen bir durum söz konusu değildir. Bir hukuk kuralının yorumunda karşıt anlama, hukukta bir boşluk olduğu taktirde yer verilebilir. Bu itibarla, TK 947.maddesinin karşıt anlamından hareket edilerek BK'nun 55.maddesinin uygulanmayacağı çıkarılamaz". Eriş G., 1990, sf.264, Tekil F., 1993, sf.72-73 dipnot: 17.

sorumludur. Geminin kullanılması ile ilgili kusur, teknik anlamda "Deniz Kusuru, Nautisches Versculden"dir. Gemi adamlarından kastedilen kaptan, gemi mürettebatı ve gemi üzerinde çalıştırılan diğer yardımcı kişilerdir[361].

b) Gemi adamlarının kusurlu davranışları bir zarar doğurmuş olmalıdır. Kusurlu hareket, kasdi (yani bilerek) yahut ağır veya hafif ihmal (yani geniş anlamda savsaklama ve dikkatsizlik) sebebi ile de olabilir. Kusurun ve özen gösterme yükümlülüğünün belirlenmesinde genel kurallar uygulanır.

c) Gemi adamlarından birinin görevini yaparken kusurlu davranışı ile verdiği zararlarda; donatanın yükle ilgili kişilere karşı sorumluluğu, taşıyanın gemi adamının kusurundan doğan sorumluluğu derecesindedir[362].

2- Donatan; Ticaret Kanunumuzun 949. maddesi hükmüne göre, gemi adamlarının hizmet ve iş alacaklarından dolayı kişisel olarak yani

---

361 bak. § 7, § 8.

362 bak.Çağa T., 1990, sf.140; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.67; Tekil F., 1993, sf.71; Doğanay İ., 1990, sf.2414; Eriş G., 1990, sf.245; "...TK'nun 947.mad. hükmüne göre, donatan, gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde 3.şahıslara verdiği zararlardan sorumlu olup, bu sorumluluğu gemi adamının sorumluluğuna göre şekillenmektedir..." Y.11.HD. 30.12.1985 E. 6142/K.7441 Eriş G., 1990, sf.262 No:106; "...TK'nun 947.maddesinde donatanların yaptıkları işin mahiyetine ve katlanmak zorunda olacakları muhtemel tehlikelere nazaran gemi adamlarının kusuru ile 3.şahıslara iras edilen zararlardan dolayı sorumlulukları kabedilmiş ve bunun şumulü de 947.maddesi ile tayin edilmiştir." Y.TD. 8.4.1965 gün ve E.1963/5865 K.1965/1308 Doğanay İ.,1990, sf.2411 No:177; "...TK'nun 947.maddesi hükmü donatanın sorumluluğu ile taşıyıcının sorumluluğunu eş değerde tutmuş olmasına.." Y.11.HD. 22.1.1988 gün ve E.1987/5265 K.1988/163 Doğanay İ.,1990, sf.2567 No:474; TK.mad.947 ve 1062; "..Kazaya sebebiyet veren ve davalılardan İ'nın donatan ve diğer davalı H.A.nın kaptan bulunduğu (Çalıkoğlu) motoru olayda kusurlu olduğu için adı geçen motor kaptanı aleyhine TCK.nun 383.maddesi hükmüne göre ceza davası ikame edilmiş...olayımızda davalılardan İ.C.nun "mali sorumlu donatan" sıfatıyle, gemi adamı olan kaptanın kusurlu hareketi sonucu 3.şahıs durumunda olan davalıların murisine verdiği zararlardan ileri gelmektedir..." Y.11.HD. 23.11.1978 E.1978/413 K.978/209 ABD., 1979, sf.92 vd.

bütün malları ile sorumludur. Gemi adamlarının iş ilişkilerinden doğan alacakları kavramı geniş anlamda anlaşılmalıdır. Yani bu kavrama sadece gemi adamlarının ücret alacakları değil; kaza, ihbar, kıdem tazminatı alacakları ve işçi sigorta primleri de girmektedir[363].

3- Ticaret Kanunumuzun 948.maddesi hükmü ile donatanın belirli hallerde üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, gemi ve navlun ile sınırlanmıştır[364]; yani sorumluluk miktarı geminin kıymeti ile navlun alacakları toplamı (gemi ve navlun alacakları)nı aşamaz. Sınırlı sorumluluk (mahdut mes'uliyet, beschrankte haftung, responsabilité limitée, limited liability) diye vasıflandırılan bu sorumlulukta donatan, gerçekte alacakların tamamı üzerinden borçludur; fakat borçlarının ödenilmesi ve yerine getirilmesi gemi ve navlun alacakları toplamı ile sınırlandırılmıştır[365].

a) Donatan, kaptanın normal görevlerinin yerine getirilmesi

---

363 bak.Çağa T., 1990, sf.140; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.64; Tekil F., 1993, sf.79; Okay M.S., 1965, sf.222-223; Doğanay İ., 1990, sf.2415; Eriş G., 1990, sf.267; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1241; TK.mad.949.

364 bak.Çağa T., 1990, sf.134; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.68; Tekil F., 1993, sf.76-77; Okay M.S., 1965, sf.225; Doğanay İ., 1990, sf.2416; Eriş G., 1990, sf.267; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1240-1241; "... donatanın sorumluluğunu düzenleyen TK.nun 948/1-3 maddesi hükmüne göre, gemi adamlarının kusurlarından doğan alacaklardan dolayı donatanın ancak **gemi** ve **navlun** ile sınırlı sorumlu olacakları diğer bir deyişle (mahdut aynî mes'uliyet) ilkesi kabul edilmiş bulunmaktadır. Aynı ilke denizde yolcu taşıması sırasında meydana gelen ölümlerde de (TK.1130/1) kabul edilmiş olup denizde çatmanın müşterek kusurlu oluşması sonucu meydana gelen ölümle ilgili sorumluluğu düzenleyen TK.nun 1218/2 maddesini izleyen 1221.maddesinde de donatanın sorumluluğunun gemi ve navlun ile sınırlandırılmasına ilişkin ilkenin saklı tutulduğu tekrarlanmak suretiyle gemi adamlarının kusuruyla meydana gelen çatmada husule gelen ölüm olayından doğan zararda dahi bu ilkenin uygulanmasının zorunluluğu yasanın açık hükmü gereğidir.." Y.11.HD. 27.11.1981 E.4308/K.5056, Eriş G., 1990, sf.272 No:120 keza Aybay G., 1986, sf.48; "...Gemiye alınan yük fazla ve ayrıca yük kötü istif edilmekle gemi batmıştır. Olayda donatan değil, gemi adamları sorumlu olduğuna göre, donatanın sorumluluğu TK.nun 948.maddesi uyarınca gemi ve navlun ile sınırlıdır". Y.11.HD. 5.5.1987 E.1892/K.2693, Eriş G., 1990, sf.274; TK.mad.948.

365 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.125.

sırasında kaptan sıfatı ile sahip olduğu kanuni yetkilerine dayanarak yaptığı hukuki işlemlerden doğan alacaklar için de 3. kişilere karşı geminin kıymeti ile navlun alacakları toplamı kadar sorumludur[366]. Kaptanın bu sıfatla yaptığı normal hukuki işlemler; örneğin seferde kredi ile kömür, akaryakıt, erzak veya donanım sağlanması, geminin yabancı limanlarda kredi ile onarılması, navlun sözleşmeleri düzenlenmesi gibi işlerdir. Kaptanın normal kanuni yetkilerine dayanarak değil de, donatanın verdiği özel bir yetkiyle yaptığı hukuki işlemlerden doğan alacaklar için ise donatan, sadece gemi ve navlun alacakları ile değil, bütün malları ile sınırsız bir şekilde sorumludur[367].

b) Donatan, kendi tarafından yapılan bir sözleşmenin kaptan tarafından yerine getirilmemesi veya noksan ya da yetersiz bir şekilde yerine getirilmesi sonucunda doğan zararlardan dolayı da geminin kıymetiyle navlun alacakları toplamı kadar sorumludur[368]. Örneğin donatan tarafından yapılan navlun sözleşmesine göre bir Alman limanından İstanbul'a getirilmesi gereken yük yolda kaptanın kusuru sebebiyle doğan bir çatma sonunda hasara uğradığı taktirde donatanın ödemekle yükümlü bulunduğu zarar, geminin kıymeti ile navlun toplamını aşamaz[369].

c) Donatan, gemi adamlarından birinin kusuru sonucunda doğan alacaklar için de geminin kıymeti ve navlun alacakları toplamı kadar sorumludur[370]. Gemi adamlarından kastedilen, gemide görev yapan

---

366 bak.Çağa T., 1990, sf.139; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.68; Tekil F., 1993, sf.71; Okay M.S., 1965, sf.218; Doğanay İ., 1990, sf.2417; Eriş G., 1990, sf.268; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1241; TK.mad.948.

367 bak.Tekil F., 1993, sf.79; Doğanay İ., 1990, sf.2416; Eriş G., 1990, sf.267 a contrario; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1241 a contrario.

368 bak.Çağa T., 1990, sf.139; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.68; Tekil F., 1993, sf.66; Okay M.S., 1965, sf.218; Doğanay İ., 1990, sf.2417; Eriş G., 1990, sf.268; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1241.

369 bak.Çağa T., 1990, sf.140; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.68; Tekil F., 1993, sf.77; Okay M.S., 1965, sf.219.

370 bak. Ibidem.

kişilerdir[371]. Örneğin kaptanın kurtarma işlerinde kusuru ile neden olduğu zararlar, diğer gemi adamlarından birinin dikkatsizliği ile sözgelimi yükün ıslanmasından doğan zararlar gibi. Görüldüğü üzere; gemi adamlarının, sözleşmenin yerine getirilmesinden veya haksız fiil oluşturan kusurlu hareketleri bu hükmün kapsamına girer.

Yukarıda (b) ve (c) bentlerinde bahis konusu edilen sınırlı sorumluluk (mahdut mes'uliyet) hallerinde donatanın korunmasını gerektiren temel düşünce şudur:

Geminin seferde bulunması nedeniyle kaptanın ve gemi adamlarının donatan tarafından sürekli bir şekilde denetim ve kontrol altında bulundurulması olanaksızdır. Zira donatan, deniz hizmetlerini kaptana ve diğer gemi adamlarına ancak güvene dayanarak vermek durumundadır Bundan başka; doğan zararlar çoğunlukla deniz taşıması ile sağlanan çıkarlarla karşılaştırılamayacak ölçüde büyük miktarlara ulaşmaktadır[372].

Donatanın sınırlı sorumluğuğu (mahdut mes'uliyeti) karşılığı olan gemi ve navlun alacağı toplamından ne kastedildiğine gelince: Alman Hukukunda gemi ve navlun alacağı, sınırlı sorumluluk karşılığı "Deniz Serveti"[373] (Seevermögen, fortune de mer) olarak ayni nitelikte bir

---

371 bak.§ 8,I.

372 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.132-133.

373 Şunu belirtmelidir ki, donatanın mahdut mes'uliyetinin konusu olan deniz serveti şu unsurlardan ibarettir: gemi, navlun ve sürrogatlardır. Gemi, alacağın doğmasına sebep olan gemidir. Donatanın başka gemileri varsa, bunlar deniz servetinin dışındadır. Gemiye mütemim cüzüleri ile teferruatları da dahildir.

Navlun: Alacağın doğumuna sebep olan yolculuğun brüt navlunudur. Navlun yük taşıma ücretidir. Ancak, sorumluluğa karşılık oluşturan navlun kavramına donatanın navlun sözleşmesinden doğan mesafe navlunu, pişmanlık navlunu süratarya ücreti ve sair alacaklarıyla yolcu taşıma ücreti de dahildir. Navlun donatan tarafından tahsil edilinceye kadar deniz servetine dahil olup tahsil edildiği anda kara servetine geçer. Şu halde navlun, ödenmediği veya ödenipte henüz kaptan veya acentanın elinde bulunduğu müddetçe deniz servetine dahildir. (mad.1251/1)

Sürrogatlar: Sınırlı ayni mes'uliyete konu teşkil eden gemi veya navlunun yerine geçerek deniz servetine dahil olan değerlere sürrogat adı verilmektedir.

sorumluluk güvencesi biçiminde düşünülmektedir. Donatanın ayni nitelikteki bu sınırlı sorumluluğu karşılığında ilk önce diğer malları, yani "Kara Serveti" (Landvermögen, fortune de terre) ayrılmalıdır. Geminin mütemmim cüzleri ile teferruatı[374] da gemi kavramı içine girer. Burada navlundan kastedilen şey ise, sorumluluğun sözkonusu olduğu olayla ilgili gemi seferine ait navlun alacaklarıdır[375].

4- Donatanın sınırlı sorumluluğuna ilişkin Ticaret Kanununun 948.maddesi 1-3. bentlerinde sözkonusu olan hükümler mutlak değildir; diğer bir ifade ile, donatanın korunması amacıyla getirilmiş olan bu hükümler donatana; bizzat kendi kusuru ile neden olduğu zararlar hakkında da sınırlı sorumluluk ilkesinden yararlanmak hakkını vermez.Kanun koyucu bu amaçla Ticaret Kanununun 948. maddesinin son fıkrası hükmü ile bir istisna kabul etmiştir:

a) Donatan, yukarıda sözkonusu olan hallerde kendi kusuru ile neden olduğu bütün zararlardan sınırsız olarak sorumludur. Örneğin donatan gemiyi denize ve sefere elverişli bir durumda olmadan; zorunlu onarımı yaptırmadan yola çıkartır, haksız rota sapması emri verir, gemiyi normal haddinden fazla yükletirse, bu kusurlu davranışları nedeniyle doğacak zararlardan sınırsız olarak sorumludur.

b) Donatan, sözleşmenin yerine getirilmesini ayrıca garanti etmişse yine sorumluluğu sınırsız olur.

Kanun bu değerlere de gemi veya navlun yerine veya onların yanında alacaklının el uzatabilmesini kabul etmiştir. Sürrogat adı verilen değerler (hak ve alacaklar) şunlardır: Kaptan yolculuk sırasında kanuni yetkisine dayanarak gemiyi satmışsa satış bedeli (mad.990, 1245/I), gemi Türkiye'de cebri icra ile satılmışsa ihale bedeli (mad.1245/I); gemi veya navlunun feda edilmesi karşılıklı olan müşterek avarya garame alacakları (mad.1256/I); geminin ziya veya hasara uğraması veyahut yükün zıya ve hasarı sonucunda navlun eksilmesi hallerinde hukuka aykırı hareketleri ile bu zararlara sebep olan kimse tarafından donatana ödenecek tazminat (mad.1256/II) geminin donatan tarafından rızaen satılıp temliki halinde yeni malikin mahkeme kararı ile gemi alacaklısı haklarını iptal ettirdiği alacaklılara karşı satış bedeli (mad.1246) Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.69.

374 bak. § 2, I.

375 bak. Gierke von J., 1990, s.585.

III. YABANCI HUKUK SİSTEMLERİNDE DONATANIN SORUMLULUĞU

Donatanın sorumluluğu konusunda buraya kadar yapılan açıklamalardan anlaşılacağı üzere Hukukumuza göre donatana (kaynak Alman Hukukunda olduğu gibi) bazı önemli durumlarda kural olarak gemi ve navlunları tutarı ile sınırlandırılan bir sorumluluk düşmektedir. Bu haller dışında donatan sınırsız bir şekilde sorumludur. Donatanın sınırlı sorumluluğu hakkında başlıca denizci milletler mevzuatında uygulanan kurallara gelince:

1- Fransız Abandon (Terk) Sistemi

Bu sistem Fransa'da ilk olarak 1681 tarihli "Ordonnance de la Marine" (II.kitap, 8, 2) de ve 1807 tarihli "Code de Commerce" Art.216'da yer almıştır. Bu sistemde donatan bütün malları ile sorumludur[376]; fakat bazen belli durumlarda gemi ve navlunu alacaklıya terk ettiğini beyan ederek kendisini bu sorumluluktan kurtarabilir[377]. Kendilerine Abandon (Terk) beyanı yapılarak hakları tehlikeye giren bir kısım alacaklılara bu sisteme göre gemi üzerinde bir öncelik (rüçhan) hakkı tanınmıştır.

2- İngiliz Sistemi (Belli Bir Miktarla Sorumluluk)

İngiltere'de uygulanan bu sisteme göre[378], donatan bütün malları ile sorumlu olmakla beraber; donatanın bu sorumluluğu geminin hacmine göre belli bir miktarla sınırlandırılmıştır[379]. Diğer bir deyişle donatanın sorumluluğu sınırlı kişisel sorumluluk niteliğindedir. Bu sorumluluk; 1957 yılına kadar maddi zararlarda safi tonaj başına 8

---

376 bak.Çağa T., 1990, sf.133; Okay M.S., 1965, sf.230; Tekil F., 1988, sf.64.

377 bak.Çağa T., 1990, sf.133; Okay M.S., 1965, sf.231; Tekil F., 1988, sf.65; Rodiere R., 1963, sf.96 vd.;Werner A.G.,1964,s f.242.

378 bak.Çağa T., 1990, sf.133; Okay M.S., 1965, sf.233; Tekil F., 1988, sf.64.; Werner A-G.,1964,sf.240vd.; Chorley-Giles, 1988, sf.394 vd.; Grime R., 1978, sf.178 vd.

379 bak.Çağa T., 1990, sf.133.; Chorley-Giles, 1988, sf.394-395.

İngiliz Lirası kişilere verilen zararlarda ise 15 İngiliz Lirası ile sınırlı olarak uygulanmıs,daha sonra sırası ile net ton başına duruma göre 1000 ve 3100 altın frank ve son olarak 1981 yılından beri de 66.67 ve 206.67 IMF Özel Çekme (Hakkı) Birimi şeklindeki sınırlama benimsenmiştir. Buna göre donatan bütün malvarlığıyla sorumlu olmakla birlikte bu sorumluluk bu şekilde bir limitle sınırlıdır. Bugün Deniz Ticaret Hukukumuza kaynak olmuş bulunan Alman Deniz Ticaret Hukuku da halen bizde uygulanmakta olan sınırlı ayni sorumluluk biçimini terk ederek İngiliz sınırlı kişisel sorumluluk sistemine dönmüştür. Donatanların sorumluluklarının sınırlandırılması hususunda genel eğilim ve uluslararası sözleşme ve uygulamalar da bu yöndedir.

3- Amerikan Kıymet Sistemi

Amerika'da uygulanan bu kıymet sistemine göre donatan, kural olarak bütün malları ile sorumlu olmakla beraber, bu sorumluluk gemi ve navlun alacaklılarının kıymetini geçmez[380]. Donatan, gemisini ve navlunu alacaklıların mahkemece tayin edilen bir yeddiemine devretmek sureti ile kendisini bütün sorumluluktan kurtarır. (Böylece bu son hükümle kıymet sistemi, yukarıda söz konusu edilen Fransız Abandon sistemine yaklaşmaktadır). Kıymet sistemi Amerika'da 1935 yılına kadar yürürlükte iken, gemi kıymetinin düşük kaldığı ve özellikle kişilere verilen (ölüm ve yaralama gibi) zararların tazmini durumlarında alacaklıların çıkarlarının tehlikeye düşmesi sebebiyle, sadece kişilere verilen zararlar için tamamlayıcı nitelikte olmak üzere (register tonilato başına 60 $ olarak) İngiliz sistemi benimsenmiştir.

---

380 bak.Çağa T., 1990, sf.133; Tekil F., 1988, sf.65'de bu sistemin 1734 tarihli "Limitation Act" ile İngiltere'de kabul edilmiş olduğu ve bazı gelişmelerden sonra 1862 yılında terkedilmiş olduğunu işaret etmektedir. Şunu belirtmelidir ki, yukarıda izah olunan sistemler yanında bir de karma sistem sözkonusudur. Bu sistem gemi ve navlunun değeriyle sorumluluk ve Abandon sistemlerinin karması olup Amerika Birleşik Devletlerinde geçerli olan (Limitation Act 1851) bu sisteme göre donatan gemi ve navlun değeri ile sınırlı olmak üzere bütün malvarlığı ile sorumludur, fakat gemi ve navlunun alacaklıları için mahkemece tayin edilen bir yeddiemine terk etmek sureti ile kendisini bu sorumluluktan kurtarabilir. Çağa T., 1990, sf.134; Okay M.S., 1965, sf.134; Tekil F., 1988, sf.65; Amerikan Sistemi hk. bak. Maraist L.M., 1992, sf. 312-330.

4- İtalyan Sistemi

İtalyan Hukukuna göre donatan, kural olarak bütün malları ile sorumludur.Ancak; bu sorumluluğun sınırlanması yönünde bir istemde bulunduğu taktirde donatan, sadece geminin o andaki kıymeti ile net navlun alacağı toplamı kadar ödeme yapmakla yükümlü olur. Geminin kıymetinin belirlenmesinde, seferin başlangıçtaki kıymeti esas alınır ve sorumluluğa esas olacak kıymet, bunun 1/5'inden düşük ve 2/5'inden fazla olamaz (Codice della navigazione, 1942, Art. 275 vd.).

IV. DONATANIN DEN SORUMLULUĞU

Donatanın sorumluluğu yapılan açıklamalar karşısında "ile sorumluluk " ve "den sorumluluk" şeklinde iki ana incelenme ayrımına uğramaktadır. Donatanın ne sebeplerle sorumlu olacağı hususu onun "den sorumluluğunu" belirler, buna karşın donatan bir kere sorumlu olduğu takdirde bundan ne ile sorumlu olacağı hususu da onun "ile sorumluluğunu" gösterir. Alacaklı alacağının tamamı için borçlunun (haczedilemez niteliktekiler dışında, İİK.mad.82-84) bütün mallarına başvurabilecekse bu taktirde sınırsız veya kişisel sorumluluk sözkonusu olur. TK.949 ncu maddesinin başlığı "gayri mahdut mes'uliyet"ten metni de "şahsen de mes'ul" olmadan söz etmektedir. Eğer kanun (veya sözleşme) alacaklının borçlu mallarına başvurarak alacağını zorla almak yetkisini bir şekilde sınırlamışsa bu taktirde borçlunun "ile sorumluluğu" sınırlı sorumluluktur. Böyle bir sınırlama mal veya miktar ile olabileceğine göre sınırlı sorumluluk da ikiye ayrılmaktadır:

a) Sınırlı Ayni Sorumluluk (Mahdut Aynî Mes'uliyet): Bu tür sorumlulukta alacaklı, alacağının tamamı için ve fakat borçlunun ancak (kanunen) belirli bazı mallarına (aktiflerine) el uzatabilir. Örnek: TK. mad.948 (gemi ve navlun)

b) Sınırlı Kişisel Sorumluluk (Mahdut Şahsî Mes'uliyet): Bu tür sorumlulukta kanun alacaklıya borçlunun (haczedilebilir) bütün mallarına ve fakat (alacak miktarına bakılmaksızın) belirli bir miktara kadar el koyabilmek yetkisini tanımaktadır

I.Genel Hükümlere Göre:

1- Donatan (sözleşmeye dayananlar ve sözleşme dışı olanlar dahil olmak üzere) kendi fiil ve ihmallerinden dolayı genel hükümler dairesinde her şahıs gibi borç altına girer; bu borçlarından doğan "ile sorumluluğu" da kural olarak sınırsızdır.

2- Donatanın gemi adamları (ve bunlarla bir tutulanlar) hariç olmak üzere, başka kişilerin fiil ve ihmalleri sonucunda borç altına girmesi Borçlar Kanununun 55. ve 100.maddeleri hükümlerine tabidir. Burada da "ile sorumluluk" sınırsızdır.

II. Çevre Kanununa Göre:

Donatanın deniz kirlenmesinden doğan sorumluluğu 9.8.1983 tarih ve 2872 sayılı Çevre Kanunu (Düstur V. 22, 499) hükümlerine tabidir. Burada donatanın "ile sorumluluğu" sınırsızdır.

III. Deniz Hukuku Hükümlerine Göre:

Donatanın borç altına girmesini düzenleyen deniz hukuku kurallarından önemlileri şunlardır:

1- Gemi adamlarının bazı fiilleri sonucunda donatanın borç altına girmesi hakkında TK.mad.947;

2- Kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuki işlemlerden donatanın borç altına girmesine ilişkin TK.986-988, 1001, 1160;

3. Müşterek avaryada kurtarılan gemi ve navlun sebebiyle donatanın borç altına girmesine dair TK.1179-1215; çatma, kurtarma ve yardım sebepleri ile donatanın borç altına girmesini düzenleyen TK. mad.1216-1234.

Bizzat kendi kusurunun ve fiile katkısının sözkonusu olmadığı durumlarda donatanın burada sözü edilen deniz hukuku hükümlerinden kaynaklanan "ile sorumluluğu" çoğunlukla sınırlı sorumluluktur.

§ 6
DONATMA İŞTİRAKİ

I. DONATMA İŞTİRAKİNİN TARİHÇESİ

Bugün modern anlamda (Pozitif Deniz Ticaret Hukukuna göre) Donatma iştiraki; çeşitli kişilerin bir ticaret şirketi (tüzel kişilik) oluşturmadan, ortaklaşa sahip bulundukları bir gemiyi aralarında yaptıkları bir sözleşme gereğince, oluşan birlik nam ve hesabına deniz ticaretinde kazanç amacı ile kullanmalarıdır[381].

Donatma iştirakinin niteliği hakkında tam bir bilgi edinebilmek için, bu kurumun doğuşunu ve geçirdiği aşamaları ana hatlarıyla ile gözönünde tutmak gerekir: Donatma iştiraki, deniz ticaretinde Ortaçağ'dan beri karakterini koruyan tipik bir organizasyon şeklidir. Zira Ortaçağ'da bir yandan gemilerin yapım ve donanımı için gerekli sermayenin yokluğu, diğer yandan o zamanın gemilerinin küçüklüğü ve teknik niteliklerinin düşüklüğü sebebi ile büyük deniz tehlikeleri ile karşı karşıya bulunmaları ve deniz sigortasının bulunmaması, ortaklaşa katılım yoluyla gerekli sermayenin sağlanmasını ve risklerin ortaklar arasında paylaşılmasını zorunlu kılıyordu. Bundan başka; deniz ticareti işletmelerinin bütün rizikolarına rağmen fazla kazanç sağlamada elverişli bir yatırım oluşturmaları, özellikle küçük sermayeyi gemi işletmelerine çekiyordu. İlk önceleri aynı zamanda gemi sahibi olan kaptanın akraba ve dostlarından, daha sonraları ise rantiyelerden oluşan küçük kapitalist gruplarının sermaye yatırımı için en uygun hukuki şekil; yapım halindeki ya da satın alınan bir geminin mülkiyetinin belli bir payına sahip olarak gemiyi deniz ticaretinde birlikte kullanmaktı.

---

381 bak.Çağa T., 1990, sf.156; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.72; Tekil F., 1993, sf.102; Okay M.S., 1965, sf.241; Doğanay İ., 1990, sf.2424; Eriş G., 1990, sf.278; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1249; TK.mad.951.

Deniz ticaretinin yelkenli gemilerle yapıldığı zamanlarda sermaye bulunması için en elverişli bir yol olarak görünen bu tip bir işletme ortaklığının, yerini, zamanla gelişen büyük sermaye şirketlerine bıraktığı görülürse de, donatma iştiraki hiç bir zaman ortadan kalkmamıştır. Zira bu işletme şekli deniz ticaretinde kendi özelliklerine has bir fonksiyonu yerine getirimektedir. Özellikle de ekono-mik zorunlulukların gereksinim doğurduğu (yani büyük sermaye bulma sıkıntısı çekilen) yerlerde, zayıf ve küçük sermayeli işletme ortaklığı şeklinde yerel gereksinimleri karşılamaktadır[382].

II. DONATMA İŞTİRAKİNİN TANIMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Ticaret Kanunumuzun 951. maddesine göre donatma iştiraki; "Birden ziyade şahsın müşterek mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, aralarında yapmış oldukları akit gereğince, cümlesi nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanmalarıdır ve geminin mülkiyetinin ve işletme hakkının bir ticaret şirketine ait olması halinde, donatma iştirakine müteallik hükümler tatbik olunmaz". Kanunun açık olarak sınırladığı bu açık tanıma göre bir donatma iştirakinin varlığı için şu unsurların bulunması gereklidir:

1- Birden çok kişinin ortaklaşa malik oldukları bir geminin varlığı[383]. Böylece; donatma iştirakinin konusu ortaklaşa mülkiyet konusu olan gemidir ve dolayısıyla ortaklar arasındaki hukuki ilişkinin dayanağı da gemi üzerindeki *müşterek mülkiyet* hakkı[384] yani aynî bir haktır. Gemi üzerindeki müşterek mülkiyet (ortaklık) ilişkileri Medeni Kanun hükümlerine tabidir.

---

382 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.147; Abraham H.J., 1950, sf.55 vd.

383 bak.Çağa T., 1990, sf.156; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.72; Tekil F., 1993, sf.102; Okay M.S., 1965, sf.241; Doğanay İ., 1990, sf.2424; Eriş G., 1990, sf.278; "...davacılar miras bırakanı ali Osman ile davalı Ahmed adlarına (müşterek donatan) sıfatıyla kayıt ettirilmiş bulunmasına ... müşterek donatan-lardan birinin dava konusu batık gemiyi yüzdürerek kullanması ..."Y.11.HD. 14.9.1982 E.3112/K.3493 Eriş G., 1990, sf.280 No:131, Başbuğoğlu T., 1987, sf.1249 No:1307; Doğanay İ., 1990, sf.2424 No:208; TK.mad.951.

384 Ibidem.

Donatma iştiraki müşterek mülkiyete dayandığına göre; ortak donatanların mülkiyet hakkının tamamı (1/2, 1/3, 1/4 vb. gibi) kesirlere veya kısmî haklara ayrılabilir ve herbir ortağın hakkı bağımsız bir iktisadi kıymeti oluşturur[385]. Ortak donatanlardan her birinin gemi üzerindeki payı deniz ticaret hukukunda "iştirak payı veya gemi payı, Schiffspart" olarak adlandırılır. Ticaret Kanununun 965. maddesine göre; "Müşterek donatanlardan herbiri iştirak payını dilediği anda ötekilerin muvafakati olmaksızın tamamen veya kısmen başkasına temlik edebilir".

Görüldüğü üzere; donatma iştiraki, ancak bir gemi üzerinde birden fazla kişilerin mülkiyeti sözkonusu olduğu taktirde vardır. Bundan dolayı, bütün gemi payları bir elde toplandığı taktirde veya geminin mülkiyetinin ya da işletme hakkının bir ticaret şirketine ait olması halinde donatma iştiraki sona erer[386]. Bu halde tek bir donatan mevcuttur[387].

2- Gemi üzerindeki ortaklaşa mülkiyet hakkına dayanan ortaklar arasında bir şirket ilişkisi bulunmalıdır. Böylece; sadece birkaç kişinin ortaklaşa mülkiyet şeklinde bir gemiye malik olmaları, bunlar arasında yapılan bir sözleşme gereğince bir şirket ilişkisi kurulmadan donatma iştiraki oluşturmaz. Donatma iştirakinde söz konusu olan bu şirket ilişkisi, hiçbir şekilde bir tüzel kişilik veya bir ticaret şirketi karakterini alamaz[388]. Zira bu taktirde, tüzel kişiliği olan ticaret şirketi tek donatan olur.

Donatma iştirakini oluşturan sözleşme bir şekle bağlı değildir[389]

---

385 bak.Tuor P., 1948, sf.483.

386 bak.Çağa T., 1990, sf.157; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.73; Okay M.S., 1965, sf.244; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1249; Eriş G., 1990, sf.279; TK.mad.951/3.

387 bak. § 5.

388 Ibidem.

389 bak.Çağa T., 1990, sf.157; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.73; Okay M.S., 1965, sf.243; Tekil F., 1993, sf.102; "...TK'nunda belirtilmiş bulunan (donatma iştiraki) sözleşmesi yazılı bir şekle bağlı olmadığı gibi Ticaret Siciline tescil şartının da bir geçerlilik şartı bulunmamasına..." Y.11.HD. 14.9.1982 E.3112/K.3493 Başbuğoğlu T., 1988, sf.1249; Eriş G., 1990, sf.280; Doğanay İ., 1990, sf.2424.

yani örtülü olarak da yapılabilir. Ancak donatma iştirakinin (ortaklar arasında bir donatma iştiraki bulunduğunun ve ortakların da, soyadı, ikametgah ve uyrukları ile birlikte gemi paylarının) gemi siciline kaydedilmesi gereklidir[390]. Böylece hukukumuza göre (Alman Hukukunda olduğu gibi); sadece **ortakların** mülkiyetinde bulunan bir geminin, **ortakların tamamının** nam ve hasebına deniz ticaretinde kullanılması olgusu donatma iştirakinin varlığı için yeterli sayılmaktadır. Bununla beraber, uygulamada donatma iştiraki oluşturulması için yapılan sözleşmeler çoğunlukla yazılı şekilde yapılmaktadır[391]. Bu tür yazılı sözleşmelerde ortaklık koşulları ve tarafların hak ve yükümlülükleri de açık olarak belirlendiği için, bu sözleşmeler aynı zamanda "Donatma İştiraki Statüsü" niteliğindedirler.

Diğer yandan; ortaklaşa deniz ticaretinde kullanılmak üzere bir geminin deniz (inşaat) tezgahlarına siparişi veya satın alınması için ortaklar arasında yapılan sözleşme, donatma iştiraki anlaşması değildir. Bu gibi sözleşmeler daha çok bir donatma iştirakinin finansmanı ve oluşturulması amacını güden birer "sözleşme yapma vaadi" veya "Ön sözleşme" (Vorvetrag, promesse de contracter) niteliğindedirler[392].

3- Geminin ortaklarının tümü nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanılması. Buna göre geminin, Ticaret Kanununun 816. maddesinin 2.fıkrası anlamında denizde kazanç elde etmek amacına tahsis edilmiş olması; yani geminin "Ticaret Gemisi" niteliğini taşıması gereklidir. Bundan başka; deniz ticaretine tahsis edilen bu geminin, ortaklarının tümü nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanılması gereklidir Bunun sonucu olarak Ticaret Kanununun 946. maddesi hükmüne göre; her takvim yılının sonunda yapılan kâr ve zarar hesabına göre oluşan kâr veya zarar ortak donatanlara gemideki paylarına göre dağıtılır.

4- Donatma iştiraki; Ticaret Kanunumuzun 951.maddesinin

---

390 bak.TK.mad.951; Hükümet gerekçesi No:38.

391 bak.Abraham H.J., 1950, sf.56; Çağa T., 1990, sf.157.

392 bak.BK.mad.22; bak. § 6, VII.

tanımına göre niteliği gereği, bir ticaret şirketi ve tüzel kişilik olmamakla beraber, Ticaret Kanununun 19. maddesine göre; tacirlere ilişkin hükümlerin donatma iştiraki hakkında da uygulanması gerekir. Bu itibarla Ticaret Kanununun 20. maddesi gereğince donatma iştiraki; özellikle her türlü borçlardan dolayı iflasa tabi olduğu gibi, bir ticaret ünvanı seçmek ve kullanmak işletmeyi ticaret siciline kayıt ettirmek ve ticari defterler tutmak zorundadır[393].

Diğer yandan; donatma iştirakinin gemi siciline kaydı için Ticaret Kanununun 840. maddesi hükmüne göre, donatma iştirakinin konusu olan geminin Türk bayrağını çekme hakkına sahip ve ticaret gemisi niteliğinde bulunması gereklidir. Bundan başka; Ticaret Kanununun 844. maddesi hükmü gereğince donatma iştirakinin konusu olan 18 grostonilato ve daha büyük her geminin gemi siciline kaydedilmesi zorunludur ve kayıtta (Ticaret Kanununun 845.maddesinin 6, d bendi ile 848. maddesinin 2.fıkrası hükmüne göre) ortak donatanların ad ve soyadları ile gemi paylarının miktarı da gemi siciline kaydolunur. Ortak donatanlardan birinin ortaklık payını devretmesi halinde, bu devrin de gemi siciline kaydı gereklidir[394].

III. DONATMA İŞTİRAKİNDE ORTAKLAR ARASINDAKİ İÇ İLİŞKİ

Donatma iştiraki, birden çok kişilerin aralarında yaptıkları bir sözleşme ile oluştuğuna göre[395]; ortak donatanlar arasındaki hukuki

---

393 bak. §. 6, IV, 3.

394 bak.Çağa T., 1990, sf.159; Eriş G., 1990, sf.296; "...payın devri sözleşmesi yapıldığı tarihte her iki tarafın 11.7.1961 tarihinde Liman Başkanlığına verdikleri dilekçeleri üzerinde gemi siciline şerh verildiğine göre (TK.879, 880) davalının karar düzeltme isteklerinin reddi gerekmektedir..." Y.11.DH. 28.1.1983 E.38/K.296; Eriş G., 1990, sf.296 No:143; Doğanay İ., 1990, sf.2442; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1260; TK.mad.965/3.

395 bak.Çağa T., 1990, sf.160; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.73; Okay M.S., 1965, sf.244; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1251; Doğanay İ., 1990, sf.2427; Eriş G., 1990, sf.281; "...TK.nun 951.maddesi hükmü (donatma iştiraki) sözleşmesinin yazılı şekilde yapılmasını zorunlu kılmamaktadır. Aynı kanunun 952.maddesi

ilişki de, herşeyden önce ortaklar arasında yapılan sözleşme hükümleriyle belirlenir. Eğer ortaklar yaptıkları sözleşmede, aralarındaki (iç) ilişkiye ilişkin hükümler koymamışlarsa, Kanunun bu hususta hükümleri uygulanır. Bundan da anlaşılacağı üzere, donatma iştirakinde ortaklar arasındaki iç ilişkinin düzenlenmesi; ortak donatanlarının iradelerine bağlıdır ve bu hususta hüküm konulmayan hallerde uygulanacak kanun hükümleri, yorumlayıcı ve tamamlayıcı niteliktedir. Buna göre:

1- Ticaret Kanununun 953. maddesine göre; donatma iştirakine ait işler (yani donatma iştirakinin yönetimi) ortak donatanların kararıyla görülür ve kararlar çoğunlukla alınır. Oylar ortak donatanların gemideki paylarının miktarına göre hesaplanır. Böylece donatma iştirakinin yönetiminde "*pay çoğunluğu prensibi*" geçerlidir. Alınan bir karar lehinde oy verenlerin bütün gemi paylarının yarısından fazlasına sahip olmaları halinde o karar için gerekli çoğunluk var sayılır[396]. Buna göre; azınlıkta olan ortakların çoğunluğunun verdiği kararlara uymaları gerekir. Bu durum azınlıkta kalan ortakların haklarını tehlikeye düşürebileceğinden, kanun bunları çoğunluğa karşı korumak amacıyla, belli kararlara katılmayan ortaklara "bırakma hakkı" tanımıştır[397]. Bundan başka; donatma iştiraki sözleşmesinin değiştirilmesine ilişkin veya bu sözleme hükümlerine aykırı ya da ortaklığın amacı dışında

---

hükmüne göre akitte hüküm bulunmadığı taktirde müşterek donatanlar arasında kâr ve zararın nasıl hesap edileceği hususu ile hisselerin miktarı TK.nun 962 ve 964. maddelerinde gösterilmiştir..." Y.TD. 14.9.1967 gün ve E.1965/3161 K.1967/3230" Doğanay İ., 1990, sf.2427 No:213; TK.mad.951.

396 bak.Çağa T., 1990, sf.160; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.73; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1251; Doğanay İ., 1990, sf.2429; Eriş G., 1990, sf.282; Tekil F., 1993, sf.103; "...TK.nun 953.maddesinde donatma iştiraki işlerinin müşterek donatanların kararıyle görüleceği ve kararların ekseriyetle verileceği, reylerin müşterek donatanların gemideki paylarının miktarına göre hesap olunacağı ve karar lehine rey verenlerin bütün payların yarısından fazlasına sahip olmaları halinde karar için aranılan ekseriyetin mevcut sayılacağı tasrih edilmiş oldu ğu ..." Y.TD. 6.2.1960 E.2503/K.414, Doğanay İ., 1990, sf.2429 No: 217, 218; Eriş G., 1990, sf.282 No:133; aynı mealde iki karar için Y.TD. 16.1.1945 gün E.1861/K.109, 25.9.1954 gün E.1953/7350 K.6517, TK.mad.953.

397 bak. § 6, III, 3.

olan kararların verilebilmesi için, ortak donatanların hepsinin oy birliği gereklidir[398].

2- Donatma iştirakinin kâr ve zararı; Ticaret Kanununun 964.maddesi hükmünce, ortak donatanların gemideki paylarına göre aralarında dağıtılır[399]. İlk önce donatma iştiraki masraflarını ve özellikle geminin donatılması ve onarılması masraflarına, ortak donatanların herbiri gemideki payları oranında katılmak zorundadır[400]. Ortak donatanlardan biri kendine düşen masraf payını ödemekte temerrüde düşerse bu meblağ, diğer ortak donatanlar tarafından onun hesabına avans olarak verilir, mütemerrit ortak avansların verildiği andan itibaren onlara temerrüt faizi ödemekle yükümlüdür[401]. Kâr ve zararın hesabı ve karın dağıtılması: geminin her seferi sonunda değil, Ticaret

---

398 bak.Çağa T., 1990, sf.160; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.73; Tekil F., 1993, sf.103; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1251; Doğanay İ., 1990, sf.2430; Eriş G., 1990, sf.282; TK.mad.953/2.

399 bak.Çağa T., 1990, sf.160; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.73; Okay, M.S., 1965 sf.254; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1259 mealen; Doğanay İ., 1990, sf.2440; Eriş G., 1990, sf.294; "...davalı taraf, tamir masrafı yaptığını ileri sürerek, bu konuda makbuz ve sarf belgeleri ibraz etmiş olmasına ve donatma iştirakine donatanlar kâr ve zarara payları nispetinde iştirak edeceklerine (TK.mad.964) göre; taraflar TK.nun 962.maddesi hükmünce sözkonusu masraflara payları oranınca katılmaları gerekir..." Y.11.HD. 14.9.1982 gün ve E.1982/3112 K.3493, Doğanay İ., 1990, sf.2438 No:232 "...Mahkemece, bilirkişi raporu ve tüm delillere göre 39.400TL.nın idareci ortaklar Sedat ve Hüseyin'den %10 faiziyle tahsiline, diğer davalılar hakkındaki davanın reddine karar verilmiş, davacı ve davalılar Sedat ve Hüseyin vekillerinin temyizi üzerine, Dairece TK.nun 964.maddesine göre, tüm davalılar (müşterek donatanlar) hakkında hüküm tesisi gerekirken, sadece Sedat ve Hüseyin hakkında hüküm verilmiş olması ..." Y.11.HD. 21.2.1983 E.558/K.771; Eriş G., 1990, sf.294 No:142; TK.mad.964/1.

400 Ibidem.

401 bak.Çağa T., 1990, sf.160; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.74; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1257; Eriş G., 1990, sf.292; "Müşterek donatanlardan birinin yaptığı giderler için gerekli belgeler ibraz edilmiştir. Donatma iştirakinde, donatanlar kâr ve zarara, payları oranında iştirak etmeleri gerektiğine göre, gemi için yapılan giderlere de TK.962.maddesi uyarınca müştereken ve payları oranında katılmaları icap etmektedir." Y.11.HD. 14.9.1982 E.3112/K.3493 aynı karar için Başbuğoğlu T., 1988, sf.1249 No:1307; TK.mad.962.

Kanununun 964.maddesinin 2.fıkrası hükmüne göre, her takvim yılı sonunda yapılır. Kâr ve zararın hesabı konusunda donatma iştirakine, Ticaret Kanununun 19.maddesi gereğince tacirlere ilişkin hükümlerinin uygulanması gerektiğinden, diğer ticari işletmelere uygulanan. Ticaret Kanununun 5. faslı (TK.66-68.maddeleri) hükümleriyle düzenlenmiş esaslar donatma iştiraki için de geçerlidir.

3-Yukarıda görüldüğü üzere[402]; Ticaret Kanununun 962.maddesi hükmü gereğince ortak donatanlardan herbiri, donatma iştirakinin masraflarına ve özellikle geminin donanımı ve onarımı masraflarına gemideki payları oranında katılmak zorundadır. Bu hükme göre; donatma iştirakinin kârı bu işletme masraflarını karşılamadığı taktirde hatta bu masraflar, karşılanmaları hususunda alınmış olan karara katılmayarak azınlıkta kalan ortağın zarara katılma payını aşsa dahi, bu ortağın bu türden masrafları yine de ödemesi gereklidir. Ortak donatan bu masraflara katılım konusunda bütün malları ile sorumludur.

Kanun Koyucu ortağın sınırsız sorumluluğunu hafifletmek amacı ile Alman Hukukunda olduğu gibi[403] sadece üç halde ona ortaklık payını bırakarak giderleri ödemekten kurtulmak yetkisini tanımıştır (Bırakma, terk hakkı, Abandonrecht). Ticaret Kanununun 963. maddesine göre; "Yeni bir yolculuğa veya bir yolculuk sonunda gemiyi tamir etmeğe yahut donanma iştirakinin yalnız gemi ve navlunla mes'ul olduğu bir alacağın ödenmesine karar verilirse karara iştirak etmeyen müşterek donatanlardan herbiri, herhangi bir karşılık istemeksizin iştirak payını bırakmak sureti ile kararı yerine getirmek için gereken ödemelerde bulunmaktan kurtulabilir. Bu hakkını kullanmak isteyen müşterek donatan; kararın verildiği tarihten, eğer karar verilirken kendisi veya temsilcisi hazır bulunmadı ise, kararın bildirilmesinden üç gün içinde noter marifeti ile müşterek donatanlara veya gemi müdürüne ihbarda bulunmaya mecburdur. Bırakılan iştirak payı, öteki donatanlara iştirak payları nispetinde geçer".

---

402 bak. § 6, III, 2.

403 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.157.

Görüldüğü üzere; ortak donatanlara tanınan bu hakkın kullanılabilmesi için en esaslı koşul, madde de sözü geçen hallerde alınmış olan bir karara ortağın karşı gelmiş veya çekimser kalmış olmasıdır. Ortaklardan birinin terk hakkını kullanması halinde, bunun etki ve sonuçlarına gelince; Ticaret Kanununun 963.maddesine göre ortaklık payını bırakan ortak buna karşılık bir şey isteyemez ve böylece ödeme yükümlülüğünden kurtulur[404]. Bundan başka, bırakılan ortaklık payını diğer ortak donatanlar ortaklık payları oranında üzerlerine almak zorundadırlar, yani payları oranında ödeme ile yükümlüdürler[405].

4. Ortaklık payının devri ve silinmesi. Donatma iştiraki, niteliği gereği herşeyden önce ayni anlamda bir mülkiyet hakkına belirli paylarla katılma ilişkisi olduğuna göre, bu katılma ilişkisinde kişilerden çok katılım da ön planda görünür. Bundan dolayı, ortaklık payını diğer bir kişiye devri yolu ile donatma iştirakinde ortakların değişmesi olanaklıdır. Ticaret Kanununun 965. maddesine göre: "Müşterek donatanlardan herbiri iştirak payını dilediği anda ötekilerin muvafakatı olmaksızın tamamını veya kısmen başkasına temlik edebilir; temlik için gemi siciline tescil şarttır"[406].

Diğer yandan; ortaklık payının devri sonucunda geminin (Ticaret Kanununun 825 ve 826.maddeleri gereğince) Türk bayrağını çekme hakkını kaybetmesi sözkonusu ise[407], bu taktirde devir yalnız bütün ortak donatanların oluru ile hüküm ifade eder[408]. Bu gibi hallerde, geminin bayrak hakkını kaybetmesi ile aynı zamanda (815 sayılı Kabotaj Kanununun 1.maddesi hükmünce) Türk karasularında deniz ticaretine tahsisi de olanaksız hale geleceğinden, böyle bir sonuç

---

404 bak. Çağa T., 1990, sf.93; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1258; Eriş G., 1990, sf.293; Tekil F., 1993, sf.103; Doğanay İ., 1990, sf.2439; TK.mad.963/1.

405 İbidem.

406 bak. Çağa T., 1990, sf.93; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1258; Eriş G., 1990, sf.293; Tekil F., 1993, sf.103; Doğanay İ., 1990, s.2439; TK.mad.965/1.

407 bak.yukarıda § 2, III, 1.

408 bak. Çağa T., 1990, sf.159; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1260; Eriş G., 1990, sf.296; Doğanay İ., 1990, sf.2442-2443; TK. mad.965/2.

doğuracak olan pay devir ve temlikinde bütün donatanların oluru ve bu konuda oybirliği zorunludur. Bundan başka gemi payı, imzası noterce onaylı bir sözleşme ve gemi siciline kayıt suretiyle rehin (ipotek) de edilebilir[409].

Devrin hüküm ve sonuçlarına gelince: Gemi üzerindeki mülkiyet hakkı ile birlikte donatma iştirakine dahil diğer kıymetler üzerindeki pay, ortaklığa ait bütün hak ve yükümlülükleri ile birlikte devralana geçer. Ancak; ortaklık payının devir ve temlikinin diğer ortaklara veya gemi müdürüne bildirilmesi gereklidir. Devir ve temlik bunlara bildirilmedikçe ortaklık payını devreden donatan, diğer donatanla olan ilişkilerinde yine ortak donatan sayılmaya devam eder ve bildirimden önce doğan bütün borçlardan dolayı, diğer donatanlara karşı ortak donatan sıfatı ile sorumludur. Payı devralan ise, devralma anından itibaren diğer donatanlarla olan ilişkilerinde ortak donatan olarak sorumludur[410].

5- Gemi Müdürü. Yukarıda[411] görüldüğü üzere; donatma iştirakinde kararlar çoğunlukla alınır[412]. Ancak, donatma iştirakinin yönetimi ve temsili işlerin bir elden görülmesini zorunlu kılar. Özellikle gemi payları dağıldıkça bu gerek kuvvetle ortaya çıkar. Her ne kadar bu işlerin görülmesi için mutlak surette kanunen zorunlu bir organ olarak

---

409 bak.Çağa T., 1990, sf.159; Eriş G., 1990, sf.295; Doğanay İ., 1990, sf.2443; TK.mad.965/4.

410 bak.Çağa T., 1990, sf.159; Eriş G., 1990, sf.297; Doğanay İ., 1990, sf.2444; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1261; TK.mad.966.

411 bak. § 6, III, 1.

412 bak.Çağa T., 1990, sf.160; Eriş G., 1990, sf.282; Doğanay İ., 1990, sf.2429; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1250; TK.mad.966; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.73; Tekil F., 1993, sf.102; Okay M.S., 1965, sf.256; "...TK.nun 953. maddesinde donatma iştiraki işlerinin müşterek donatanların kararıyla görüleceği ve kararların ekseriyetle verileceği reylerin müşterek donatanların gemideki paylarının miktarına göre hesap olunacağı ve karar lehine rey verenlerin bütün payların yarısından fazlasına sahip olmaları halinde karar için aranılan ekseriyetin mevcut sayılacağı tasrih edilmiş olduğu gibi..." Y.TD. 6.2.1960 E.2503/K.414, Eriş G., 1990, sf.282 No:133, aynı mahiyette Y.TD. 6.3.1947 gün ve E.755 K.685, 16.1.1945 gün E.1861 K.109, 25.9.1954 gün E.1953/7350 K.6517; Doğanay İ., 1990, sf.2429 No: 216-218.

bir gemi müdürü atanması zorunluluğu yoksa da, buna gerek duyulması halinde donatma iştiraki işlerinin yönetilmesi için donatanların çoğunluk kararı ile kendi aralarından veya dışarıdan bir gemi müdürü atanabilir. Dışarıdan atama yapıldığı takdirde bu kararın oybirliği ile alınması gereklidir.[413].

Gemi müdürünün atanmasına esas olan (yani gemi müdürü ile ortak donatanlar, donatma iştiraki arasındaki) anlaşma, şirket sözleşmesi veya vekalet ya da bir hizmet sözleşmesi olabilir. Bununla beraber, gemi müdürü ortak donatanların çoğunluk kararı ile her zaman azledilebilir; ancak, sözleşmesi gereğince ücret taleb edebilir[414]. Sözleşmenin niteliği ne olursa olsun, gemi müdürünün atanmasının ve azlinin ticaret ve gemi siciline kaydedilmesi zorunludur[415]. Gemi müdürünün görev ve yetkilerine gelince:

a) Gemi müdürü, donatma iştiraki işlerinin görülmesi için, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatma iştirakinin olağan günlük işlerinin gereği bütün işlemleri yapmaya yetkilidir. Geminin donatılması ve bakımı, taşıma sözleşmelerinin yapılması, navlunun ve müşterek avaryadan doğan alacakların tahsili[416] ve olağan günlük işlerin giderlerinin ödenilmesi bu yetkiler içinde olduğu gibi ayrıca, donatma iştirakini mahkemede temsile ve kaptanı atamaya ve azle de yetkilidir [417].

Gemi müdürü tarafından donatma iştiraki veya ortak donatanlar

---

413 bak.Çağa T., 1990, sf.162; Eriş G., 1990, sf.285; Doğanay İ., 1990, sf.2432; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1252; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.74; Okay M.S., 1965, sf.259; "...TK.nun 954.maddesinde öngörülen ekseriyet kişi ekseriyeti değil sermaye ekseriyetidir." Y.TD. 6.2.1960 E.2503/K.4414 Eriş G., 1990, sf.285 No:134.

414 bak.Okay M.S., 1965, sf.259; Eriş G., 1990, sf.285 No:134; Doğanay İ., 1990, sf.2432; TK.mad.954/2.

415 bak.Çağa T., 1990, sf.163; Eriş G., 1990, sf.285; Doğanay İ., 1990, sf.2432; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1252; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.74; Okay M.S., 1965, sf.259; TK.mad.954/3.

416 bak. § 26.

417 bak.Çağa T., 1990, sf.162; Eriş G., 1990, sf.286; Doğanay İ., 1990, sf.2433; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1263; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.74; TK. mad.955/4.

namına kambiyo taahhütlerine girişmek, kredi almak, gemi veya gemi paylarının satış veya devir işlemlerinde özel bir temsil yetkisinin bulunması gereklidir[418].

Gemi müdürünün 3. kişilerle yaptığı hukuki işlemlerin donatma iştirakine etkisi aşağıda[419] açıklanmıştır:

b) Gemi müdürü, donatma iştirakine ait yaptığı bütün işlemler için ayrı defter tutmakla ve kanıt değeri olan belgeleri saklamakla yükümlüdür. Bundan başka gemi müdürü herzaman, gerek donatma iştirakinin kararı üzerine veya ortak donatanlardan herbirinin isteği üzerine bütün işleri ve özellikle kâr ve zarar durumu hakkında bilgi vermek zorundadır [420].

c) Gemi müdürünün, donatma iştiraki işlerinde göstermesi gereken özenin derecesi, tedbirli bir donatanın işlerinde gösterdiği dikkat ve basiretle ölçülür[421]. Yani donatma iştirakinde (donatma iştirakinin işlerinin görülmesinde) gemi müdüründen, Borçlar Kanununun 321.maddesinde aranan özenden daha özel bir anlamda dikkat ve basiret aranmaktadır[422].

IV. DONATMA İŞTİRAKİNİN DIŞ İLİŞKİSİ

1- Donatma iştiraki; Ticaret Kanununun 951/3.maddesinin açık hükmüne göre tüzel kişiliği olan bir kuruluş olmadığı için, ortaklığa ilişkin bütün haklar ve yükümlülükler donatanların hak ve yükümlülüğüdür[423]: Bundan dolayı donatma iştirakinin işlemlerinden dolayı

---

418 bak.Çağa T., 1990, sf.163 Eriş G., 1990, sf.286; Doğanay İ., 1990, sf.2433; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1253; Okay M.S., 1965, sf.261; TK.mad.955/4.

419 bak. § 6, IV.

420 bak.Çağa T., 1990, sf.164; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.74; Okay M.S., 1965, sf.262; TK.mad.960-961.

421 bak.Çağa T., 1990, sf.164; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.74; Okay M.S., 1965, sf.261; TK.mad.959.

422 bak.İzveren A., 1952, sf.40.

423 bak. Wüstendörfer H., 1950, sf.161; Çağa T., 1990, sf.157; Okay M.S., 1965, sf.251; TK.mad.951/3.

3. kişilere karşı muhatap, kural olarak donatma iştiraki değil donatanlardır. Fakat, gemi müdürünün bu sıfatla ve kanuni yetkisi içinde yaptığı hukuki işlemlerle donatma iştaki 3. kişilere karşı haklar elde edebilir, borçlar üstlenebilir ve bu işlemlerde ortak donatanların adlarının gösterilmiş olup olmaması bunu etkilemez[424]. Yine gemi müdürünün yaptığı hukuki işlemlerle donatma iştiraki borç yüklendiği taktirde de, ortak donatanlar, bu işlemler bizzat kendileri tarafından yapılmış gibi sorumludurlar[425]. Bu işlemler nedeniyle donatma iştirakine karşı açılacak davaların ortada tüzel kişilik sahibi bir kurum bulunmadığından ortak donatanlardan herbirine karşı ayrı ayrı açılması gerekir.

Donatma iştirakinin bu niteliği nedeniyle ortak donatanların biri tarafından donatma iştirakine karşı bir dava açılması sözkonusu olan hallerde de, açılacak bu davanın kural olarak ortak donatanlardan her birine karşı ayrı ayrı açılması gerekir. Bu taktirde bu gibi davalar, kendisine karşı dava açılan ortağın ikametgahı mahkemesinde açılabileceği gibi geminin bağlama limanının bulunduğu mahkemede açılabilir[426].

2- Donatma iştirakinin borçları, donatanların borçları olduğuna göre; bu borçların niteliklerine göre hukuki sonuçları da değişir.

a) Sadece, gemi ve navlunla sorumluluk sözkonusu olan hallerde[427] ortak donatanlardan her birinin sorumluluğu, gemi ve navlun alacaklarındaki ortaklık payı kadardır. Bu hallerde sadece

---

424 bak.Çağa T., 1990, sf.161; Eriş G., 1990, sf.287; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1254; Doğanay İ., 1990, sf.2434; "...Donatma iştirakine müdür atanması halinde, gemi müdürünün yasal yetkisi içinde yapacağı hukuki işlemler nedeni ile donatma iştiraki, üçüncü kişilere karşı sorumludur..." Y.12.HD. 4.7.1989 E.100097/ K.100097 Eriş G., 1990, sf.288 No:137; TK.mad.956/1.

425 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.74; Eriş G., 1990, sf.287; Doğanay İ., 1990, sf.2434; TK.mad.956/2.

426 bak.Çağa T., 1990, sf.52 mealen; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1265; Eriş G., 1990, sf.305; TK.mad.970.

427 bak. § 5, II, 3.

donatma iştirakine karşı bir dava açılması olanaklı olup, her donatana karşı ayrı dava açılması sözkonusu olamaz zira sorumluluğun konusu, bir bütün olarak sadece gemi ve navlundur.

b) Kişisel (yani sınırsız) sorumluluk sözkonusu olan hallerde[428] her donatan kişisel olarak yani bütün malları ile ve borcun doğduğu anda ortak donatan olmak koşuluyla sorumludur.Ancak ortak donatanın diğer donatanlara göre sorumluluğunun oranı ortaklık payına göre hesaplanır. Bu sorumluluğun konusu olarak, doğan borca karşılık önce gemi ve navlun bedelleri, bunlar borcu karşılamadığı taktirde donatma iştirakinin işletme dahil diğer kıymetleri (örneğin; bağlama limanındaki bina ve tesisler, bankadaki mevduat, depolar vs.) borç bunlarla da karşılanamadığı taktirde ortak donatanların kişisel malları ortaklık payları oranında borca karşılık oluşturur. Böylece alacaklıların hakları güvence altına alınmış olur.

3- Donatma iştiraki; niteliği gereği, bir ticaret şirketi ve dolayısıyle bir tüzel kişilik olmamakla beraber[429], Ticaret Kanununun 19. maddesi hükmüne göre tacirlere ilişkin hükümlerin donatma iştiraki hakkında da uygulanması gerekir. Bu hükümlerden en önemlisi; Ticaret Kanununun 20. maddesine göre, donatma iştirakinin bir ticari ünvanı seçmeye ve kullanmaya ve bir ticari işletme olarak da bu ticaret ünvanını ticaret siciline kaydettirmeye ve ticari defterleri tutmaya zorunlu olmasıdır.

Ticaret Kanununun 46.maddesinin 2.fıkrasına göre: "Donatma iştirakinin ticaret ünvanı, müşterek donatanlardan hiç olmazsa birinin ad ve soyadını veya deniz ticaretinde kullanılan geminin adını ihtiva eder. Soyadları ve gemi adları kısaltılamaz. Ticaret ünvanında ayrıca donatma iştirakini gösterecek bir ibare bulunur". (Örneğin donatma iştiraki ünvanı olarak; "Batman Şilebi Donatma İştiraki" veya "Sadık Deniz ve Ortakları Donatma İştiraki" gibi.) Bu taktirde donatma iştiraki tüzel kişiliğe sahip bir ticaret şirketi olmamakla beraber, 3. şahıslarla olan

---

428 bak. § 5, II, 3.

429 bak.TK.mad.951.

hukuki ilişkilerinde yetkili bir temsilci aracılığı ile (ki bu, bir gemi müdürü veya temsil yetkisine sahip bir ortak ya da sair bir kimse de olabilir) temsil edilebileceği gibi, üçüncü kişilere karşı açılacak davalarda yine firma olarak görünür ve kendisine karşı açılan davalarda da muhatap olabilir.

V. DONATMA İŞTİRAKİNİN İNFİSAHI

1- Donatma iştiraki gemi üzerindeki müşterek mülkiyet hakkına dayanan belirli ortaklık paylarına sahip ortaklar arasında bir şirket ilişkisi olduğuna göre[430]; ortaklık payları baki kaldıkça sadece pay sahibi ortak donatanların değişmesi ortaklığın (iştirakin) devamını etkilemez[431]. Yani ortaklardan birinin ortaklık payını diğer bir kişiye devretmesi halinde payı devralan kişi onun yerine geçer[432]. Yine ortak donatanlardan birinin ölümü halinde mirasçıları onun yerine geçer ve bu durum donatma iştirakinin infisahını (kendiliğinden sona ermesini) gerektirmez[433]. Ortak donatanlardan hiçbiri ortaklıktan çıkarılamaz[434].

2- Ana kural bu olmakla beraber, belli bazı sebeplerin varlığı halinde ise donatma iştiraki sona erer:

a) Donatma iştiraki ortak donatanlar arasında bir şirket ilişkisi

---

430 bak. § 2, II, 2.

431 bak.Çağa T., 1990, sf.158; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1262; Doğanay İ., 1990, sf.2445; "...TK.nun 967.maddesinde de belirtildiği veçhile, donatma iştirakinde, müşterek donatanların değişmesi donatma iştirakinin mevcudiyetine tesir etmez; donatma iştiraki kendiliğinden yeni ortaklar arasında eskisi gibi devam eder..." Y.TD. 6.2.1960 gün ve E.1959/2503 K.1960/414 Doğanay İ., 1990, sf.2445 No:248, TK.mad.967/1.

432 bak.§ 6, III, 4.

433 bak.Çağa T., 1990, sf.164; Eriş G., 1990, sf.298; Doğanay İ., 1990, sf.2445; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1262; Okay M.S., 1965, sf.265; "...Donatma iştirakinde donatanlardan birinin ölümü donatma iştirakinin son bulmasını gerektirmez" Y.11.HD. 14.9.1982 E.3112/K.3493; Eriş G., 1990, sf.298 No:146; TK.mad.967/2.

434 bak.Çağa T., 1990, sf.164-165; Eriş G., 1990, sf.298; Doğanay İ., 1990, sf.2446; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1262; Okay M.S., 1965, sf.253; şunu belirtelim ki, donatma iştiraki ortağının çıkarılamaması kesin bir kural olup, haklı nedenlerin varlığı halinde dahi bu çıkarma mümkün olamıyacağı hakkında doktrin görüş birliğindedir; TK.mad.967/3.

olduğuna göre, bu ortaklık ilişkisi donatanların kararı ile her zaman feshedilebilir. Ortak donatanlar geminin devredilmesi hakkında bir karar verdikleri taktirde, bu karar fesih hükmündedir; yani geminin devredilmesi hakkında verilen karar da, feshin hukuki sonuçlarını doğurur[435]. Her iki halde de gemi açık artırma ile satılarak ortaklık tasfiye olunmakla, fesih fiilen gerçekleştirilir[436].

b) Ortaklık paylarının bir elde toplanması ile de donatma iştiraki sona erer. Zira burada müşterek bir mülkiyet sözkonusu olmadığı gibi, ortaklık ilişkisi de ortadan kalkmıştır. Bu takdirde ancak bir tek donatandan söz edilebilir[437].

c) Donatma iştiraki, hakkında iflasın açılması ile de ortaklık ilişkisi sona erer[438]; zira şirket ilişkisinin hukuki işlem yapma ve girişimde bulunma yetisi ortadan kalkmıştır.

d) Gemi mülkiyetinin kaybı (zıyaı) halinde de donatma iştiraki sona erer; zira ortaklık ilişkisinin dayanağı olan müşterek mülkiyet hakkı ortadan kalkmıştır. Burada ilk önce savaş zamanında geminin

---

435 bak.Çağa T., 1990, sf.165 ; Okay M.S., 1965, sf.265; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1264; Eriş G., 1990, sf.299; Doğanay İ., 1990, sf.2447'de feshin soyut bir karar ile değil geminin ikinci fıkra hükmü dairesinde satılması ile mümkün olacağı kanaatindedir;

436 bak. Çağa T., 1990, s.165; Eriş G., 1990, sf.229; Doğanay İ., 1990, sf.2447-2448; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1264; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.75; Okay M.S., 1965, sf.265; Tekil F., 1993, sf.104; TK.mad.954/3; "TK'nun 968. maddesi hükmüne göre, donatma iştiraki ekseriyet kararı ile fesholunabilir. Müşterek donatanlardan birinin geminin satılarak bedelinin taksimi suretiyle donatma iştirakinin sona erdirilmesini talebe selahiyeti yoktur. Müşterek donatanlardan her biri ancak 968.maddenin son fıkrası hükmüne istinad ederek iştirakten çıkarılmasına müsaade edilmesini bu mümkün olmadığı takdirde iştirakin feshini isteyebilir..."Y.TD. 24.12.1959 E.3143/K.3327 Eriş G., 1990, sf.300 No.148 TK.mad.968/2.

437 bak.Çağa T., 1990, sf.165; Doğanay İ., 1990, sf.2447; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1264; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.75; Okay M.S., 1965, sf.265; Tekil F., 1993, sf.104.

438 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, s.75; Okay M.S., 1965, sf.266; Tekil F., 1988, sf.93; Çağa T., 1990, sf.164; ortak donatanlardan birinin iflası ile de donatma iştirakinin sona ereceğini ifade etmektedir; Doğanay İ., 1990, sf.2447; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1264; Eriş G., 1990, sf.300; TK.mad.968/5.

zapt ve zoralımı (müsaderesi)[439] ile barış zamanında denizde ceza kovuşturmasını gerektiren eylemlerden dolayı geminin zoralımı (müsaderesi)[440] halleri sözkonusu olur. Bu haller dışında geminin "kurtarılamayacak şekilde batması veya tamir kabul etmez hale gelmesi" gibi kaybı söz konusu olan haller de[441] donatma iştirakinin kendiliğinden sona ermesini (infisahını) gerektiren nedenlerdir.

VI.YAPI ORTAKLIĞI

Gemi inşası için büyük sermaye bulunması en esaslı bir koşuldur ve büyük sermaye ise, çoğunlukla tek bir şahıs veya şirket tarafından sağlanamaz . Bu hususta gerekli sermayeyi çekebilmek için en elverişli yol, henüz yapım halindeki gemi üzerinde bir "yapı ortaklığı" kurulmak yoluyla getirilecek sermayeye bir garanti sağlamaktır. Yapı ortaklığı "iki yada daha ziyade kimsenin beraberce deniz ticaretinde kullanmak üzere bir gemi inşa etirmek için birleşmeleri"dir[442] Böylece, yapı ortaklığı henüz inşa halindeki bir geminin inşasının tamamlanmasından sonra o gemi üzerindeki müşterek mülkiyet hakkının elde edilmesini sağlayan bir ortaklık ilişkisidir[443]. Bu bakımdan yapı ortaklığı, donatma iştirakinin kurulmasını sağlayan bir ön akit olarak düşünülmelidir[444]. Yapı ortaklığı da, donatma iştiraki gibi bir şirket ilişkisidir. Burada da bu şirket ilişkisinin hiçbir şekilde bir tüzel kişilik karakterini almaması

---

439 bak.§ 3,II.

440 bak.§ 3, II,2.

441 bak. Çağa T., 1990, sf.66; Doğanay İ., 1990, sf.2447; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1264; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.75; Okay M.S., 1965, sf.265; Tekil F., 1993, sf.104; Eriş G., 1990, sf.299; TK.mad.851, 968.

442 bak. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.75; Okay M.S., 1965, sf.266; Tekil F., 1993, sf.104; Çağa T., 1990, sf.166; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1266; Doğanay İ., 1990, sf.2452; Eriş G., 1990, sf.306; "...Gemi inşaası için kurulan bir ortaklığa sadace TK.nun 971.maddesinde işaret olunan hükümler tatbik edilebilir; Ayrıca, geminin inşaası ikmal edilmedikçe ortakların ekseriyetle verecekleri bir kararla veya muhik sebeplere dayanılarak iştirakin feshine imkan veren TK.nun 968. maddesi hükmü de uygulanamaz..." Y.TD. 27.10.1949 gün ve E.4524 K.4381 Doğanay İ., 1990, sf.2453 No.264.

443 bak. Wüstendörfer H., 1950, sf.150.

444 bak. § 6,II,2.

gerekir. Aksi takdirde yapı üzerinde bir ortaklık ilişkisinden söz edilemez. Bundan dolayı yapı ortaklığında da; ortaklar arasındaki ilişkilerde donatma iştirakine ilişkin hükümler uygulanır. Böylece; yapı ortakları arasındaki hukuki ilişki aralarında düzenledikleri sözleşmeye tabidir[445] ve sözleşmede ayrıca hüküm olmadığı takdirde işler, ortakların paylarının çoğunluğu ile görülür[446]. Yapı masraflarına katılma, yapı ortaklığının sona ermesi (infisahı) ve ortakların üçüncü kişilere karşı sorumluluğu donatma iştirakinde olduğu gibidir[447].

Geminin inşası tamamlanıp da tersane sahibi tarafından ortaklığa teslimi anından itibaren de; ortaklık payının devredilmesi hakkında Ticaret Kanununun 965, 966, ve 969/linci maddeleri hükümleri, ortaklığın sona ermesi (infisahı) hakkında da 968. madde hükümleri geçerlidir[448]. Diğer yandan; geminin inşaatı tamamlanmadan da, işlerin bir elden görülmesini sağlamak amacıyla bir gemi müdürü atanabilir. Bu takdirde, atanan gemi müdürü, yapı ortaklığı ileride kurulacak donatma iştirakının ilk hazırlık aşamasını olşturduğundan; donatma iştirakindeki gemi müdürünün sahip olduğu hak ve yetkilere sahip olur[449].

---

445 bak. Okay M.S., 1965, sf.267; Tekil F., 1993, sf.104; mealen Çağa T.,1990, sf.160; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1251; Doğanay İ., 1990, sf.2427; Eriş G., 1990, sf.281; TK.mad.952.

446 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1251; Eriş G., 1990, sf.202; "...TK'nun 953.maddesinde donatma iştiraki işlerinin müşterek donatanların kararıyle görüleceği ve kararların ekseriyetle verileceği reylerin müşterek donatanların gemideki paylarının miktarına göre hesap olunacağı..." Y.TD.6.2.1960 E.2503/K.414" Eriş G., 1990, sf.282 No.133; TK.mad.953.

447 bak.TK.mad.962, 967 ve 969/1.

448 bak. § 6, III, ve V.

449 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, s.75; Çağa T., 1992, sf.165; Eriş G., 1990, sf.306; Doğanay İ., 1990, sf.243.

§ 7

KAPTAN

I. KAPTANIN HUKUKİ DURUMU (Genel Olarak)

Kaptan, gemiyi sevk ve idare eden kimsedir. Dilimizde eskiden kullanılan "Reis", Almancada kullanılan "Schiffer", Fransızcada "Commandant" veya İngilizcedeki "Master" deyimleri de aynı şeyi anlatmaktadır [450].

1978 tarihli Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (STCW-78) ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Kanunu uyarınca çıkartılan 18.4.1992 tarihli "Gemi Adamları Yönetmeliği" hükümlerine göre kaptan; "gemiyi sevk ve idaresi altında tutan kişidir"[451]. Bu itibarla kaptan; bir yandan donatanla gemi adamları arasındaki ilişkilerde ve diğer yandan donatanın deniz ticaretinde yetkili temsilcisi olarak sözöleşmelerin yerine getirilmesindeki fonksiyonu bakımından donatandan sonra gelen en önemli kişidir.

Hukuki durumu bakımından eski devirlerde bizzat girişimci ve donatan ya da donatma iştirakinin bir ortağı olarak görünen kaptan, daha sonraları donatana veya donatma iştirakine ücret karşılığı hizmet eden bir eleman haline gelmiştir[452]. Kaptanın hizmet ilişkisi, sadece donatanla kendisi arasındaki bir sözleşme ile ilgili değildir. Kaptan herşeyden önce gördüğü işin teknik niteliği gereği; gemi ile seferde önemli maddi değerlerin ve yolcularla gemi adamlarının deniz tehlikelerine karşı korunarak sevk ve idaresi sorumluluğunu üzerine alan kimsedir. Kaptanlık sıfatının bu önemi nedeniiyle bütün denizci devletlerin hukuklarından olduğu gibi, bizde de kaptanlık mesleği

---

450 bak.Wüsterdörfer H., 1950, sf.175; Göknil M.N., sf.114; Abraham H.J., 1950, sf.68 vd..

451 bak. GAY.mad. 2, II, b.

452 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.178.

(gemilerle birlikte insan hayatını ve kıymetli eşyayı çeşitli deniz tehlikelerine karşı kaptan denen bir tek kişinin eline ve sorumluluğuna bırakırken, aynı zamanda büyük bir kamu çıkarının korunması da sözkonusu olduğundan) sıkı bir düzenlemeye bağlanmıştır. Önce kaptanlık görevinin yerine getirilmesi, belli mesleki ehliyet (yeterlik) koşullarının bulunmasına bağlıdır. Bundan başka kaptan; görevinin önemi nedeniyle kaptanlık sıfatına bağlı olarak bir yandan çeşitli yetkilerle donatıldığı gibi, diğer yandan da birçok yükümlülükler altındadır.

Kaptanın bu çeşitli yetki ve yükümlülüklerini düzenleyen kurallar, aynı zamanda kaptanın hukuki durumunu (statüsünü) de belirler. Ancak; bu kurallar kompleksinde nitelikleri bakımından tamamıyla birbirinden farklı hükümler de yer almaktadır. Bundan dolayı, bu farklı hükümler üzerindeki incelemeyi kolaylaştırmak için ötedenberi deniz ticareti hukuku literatüründe şu klasik ayırma yapılır; ön plânda kaptanın, kaptanlık mesleğinin yerine getirilmesi bakımından bağlı olması gereken kurallar yer alır. Bu hükümler yukarıda belirttiğimiz kamu çıkarı düşüncesiyle getirildikleri için nitelikleri bakımından (idare, ceza, devlet hukukuna ait) kamu hukuku kurallarıdır. Diğer yandan kaptanın donatanın deniz ticaretinde yetkili temsilcisi olarak; deniz ticaret sözleşmelerinin yerine getirilmesi bakımından görevini yaparken bağlı olması gereken kuralların büyük bir kısmı, nitelikleri bakımından özel hukuk kurallarıdır. Bu kurallar mevzuatımızda; genel hükümler olarak kısmen Borçlar Kanununda ve bunların en önemli bir kısmı da Ticaret Kanununun 4. kitabında yer alırlar. Bundan başka; üçüncü bir grup olarak kaptanın donatan veya donatma iştiraki ile olan hizmet ilişkilerini (iş ilişkileri) düzenleyen kurallar ise, kısmen Borçlar Kanununda ve kısmen de iş mezuatımızda yer alırlar.

II. KAPTANIN KAMU HUKUKU BAKIMINDAN HUKUKİ DURUMU

Yukarıda belirtildiği gibi; kaptanlık mesleğinin yerine getirilmesi, kamu çıkarları ile ilgili bulunduğundan, kamu hukuku kuralları ile sıkı

bir düzenlemeye bağlanmıştır. Bu düzenleme, ana hatlarıyla şu şekilde özetlenebilir:

1- Kaptanlık mesleğinin yapılabilmesi için belli bir mesleki ehliyetin varlığı gerekir, yani bu ehliyete sahip olmayan kimseler kaptanlık yapamazlar. Mevzuatımızda kaptanlık için mesleki ehliyet şartları "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki 4922 Sayılı Kanun"a bağlı 18.4.1992 tarihli "Gemi Adamları Yönetmeliği" hükümleri ile belirlenmiştir. Bu hükümlere göre mesleki ehliyet şartları; belli bedensel, ahlaksal, fikri ve mesleki niteliklerin varlığına göre belirlenir. Kaptanlık mesleği (liman kaptanlığı, kıyı kaptanlığı, yakın yol kaptanlığı ve uzak yol kaptanlığı olmak üzere) dört sınıfa ayrılmış olup, her sınıf için belli ehliyet şartlarının varlığı sınavla belirlenir[453].

2- Kaptan gemiyi sevk ve idare görevi ile yükümlü bir kimse olması nedeniyle, onun,geminin amiri, üstü olarak bir otoriteye sahip bulunması bunun doğal ve zorunlu bir sonucudur. Kaptanın gemi üzerindeki hakimiyet yetkisi mutlaktır, yani kaptanlık görevi ile (geminin sevk ve idaresi ile) ilgili olarak verdiği emirlere uyulması zorunludur. Kaptanın bu yetkisinin kapsamına gelince:

Kaptan, gemi ve yük üzerinde mutlak ve sınırsız bir hakimiyet hakkına sahiptir. Yani gemiyi dilediği gibi sevk ve idare edebileceği gibi, gemiye girmemesi gereken (mesela kaçak veya patlayıcı ve tehlikeli) eşyayı gemiden çıkartır, hatta denize atabilir. Bundan başka, kaptanın bir amir olarak vereceği emirlere ve talimata gemi adamlarının mutlak surette uymaları gerekir. Kaptan, bunlarla ilgili olarak disiplin cezası vermek yetkisine de sahiptir. Ancak, mevzuatımızda bu hususta açık hükümler yoktur. Örneğin Alman Deniz Adamları Tüzüğünde açık ve net hükümler mevcut olduğu halde, bizde bu hususta uygulamada özel gemi kuralları veya teamüli kurallar uygulanmaktadır. (Ceza yaptırımı niteliğindeki bu tür önlemlerin Deniz İş Kanunumuz'da yer alması kanaatimizce uygun olurdu). Bundan başka, kaptanın geminin

---

453 bak.GAY.mad.18.

sevk ve idaresi ile ilgili otoritesi (gemideki düzenin sağlanması bakımından) Anavatana geri gönderilmek üzere için gemide konuk olarak bulunan denizcileri ve yolcuları da kapsamaktadır[454].

III. KAPTANIN DONATANLA ARASINDAKİ HİZMET İLİŞKİSİ

Kaptanla donatan arasındaki hizmet ilişkisi her iki tarafın karşılıklı serbest rızaları ile oluşur; yani sözleşmenin yapılmasında "sözleşme yapma serbestliği prensibi" geçerlidir. Kaptanın hizmet üstlenimini içeren bu sözleşme, belli bir sefer için yapılabileceği gibi, belli bir zaman için veya süresiz olarak da yapılabilir. Kaptanla donatanlar arasındaki bütün ilişkilerin hukuki dayanağı olan bu sözleşme, dolayısı ile kaptanın bütün hak ve yükümlülüklerinin de biricik kaynağıdır. Niteliği bakımından; bir (iş) hizmet sözleşmesi[455] olan bu anlaşmaya ilk önce Borçlar Kanununun ilgili hükümleri ile hizmet sözleşmesine ilişkin hükümleri uygulanır. Ancak kaptanın hizmet ilişkisi, iş hukukunun dar anlamında bir ilişkisi olduğundan aynı zamanda belirli koşulların varlığı halinde Deniz İş Kanunu hükümlerine de tabidir. Bu kanuna göre, kaptanın iş sözleşmesinin yazılı şekilde yapılması gereklidir[456]. Bununla beraber; yazılı şekil sözleşmenin geçerliliği bakımından esaslı bir şekil şartı değildir, yani örtülü (zımnî) olarak yapılan sözleşme de geçerlidir .

Kaptanla donatan arasında yapılan iş sözleşmesinin içeriği taraflarca serbestçe kararlaştırılmakla beraber Deniz İş Kanununun emredici hükümleri ile çizilen sınırın belirilenmesi gereklidir. Bu hükümler özellikle kaptanın iş süresine ve sözleşmenin feshine ilişkindir. Kuşkusuz donatan, Ticaret Kanununun 1005. maddesi hükmüne göre; aksi kararlaştırılmış olsa bile Kaptana her zaman yol verebilir. Ancak, kaptanın tazminat isteme hakları saklıdır. Kaptanın iş

---

454 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.184 vd. Göknil M.N., sf.129.

455 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.78; Tekil F., 1993, sf.104; Çağa T., 1990, sf.167; Okay M.S., 1965, sf.301.

456 bak.Deniz İş Kanunu mad.4.

statüsünü düzenleyen bu hükümlerin ayrıntısı, esas itibariyle "Deniz Adamlarının İş İlişkileri"nden genel olarak bahseden ilerideki kısımdadır[457]. Fakat kaptanın asıl Ticaret hukuku bakımından olan hak ve yükümlülükleri, görevinin özelliği nedeniyle Ticaret Kanununda düzenlenmiştir. Bundan dolayı da Deniz İş Kanununun 12. maddesi ile, donatan ile kaptan arasındaki asıl deniz hukukuna ait ilişkileri düzenleyen hükümler saklı tutulmuştur.

IV. KAPTANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Yukarıdanberi yapılan açıklamalardan da anlaşılacağı üzere kaptan; bir yandan geminin sevk ve idaresi diğer yandan donatanın yetkili temsilcisi olarak deniz ticaret sözleşmelerinin yerine getirilmesi ve donatanın diğer gemi adamları ile arasındaki ilişkilerde hukuki ve fiili bağların kurulup sürdürülmesi bakımından çeşitli fonk-siyonları üstlenmiştir. Bundan dolayı kaptanın yükümlülüklerinin incelenmesini kolaylaştırmak üzere sistematik bir tablo çizebilmek için, daima bu düşüncenin gözönünde bulundurulması gerekir. Esasen Ticaret Kanunumuzda, kaptanın yükümlülüklerini belirleyen esaslar düzenlenirken de aynı mantık yolu izlenmiştir.

Ticaret Kanununun 972.maddesi gereğince bütün yükümlülükleri kapsamak üzere; "Kaptan, bütün işlerinde hususiyle ifası kendisine düşen mukayelelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmeğe mecburdur. İşlediği kusurlardan, hususiyle ... vazifelerini yapmamasından doğacak zararlardan mes'uldür"[458].

---

457 bak.aşağıda § 8.

458 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.78; Tekil F., 1993, sf.107; Çağa T., 1990, sf.179; Okay M.S., 1965, sf.328; Doğanay İ., 1990, sf.2455; Eriş G., 1990, sf.307; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1267; "... gemi kaptanının bu olayda TK.nun 972 ve müteakip maddeleri hükümlerine göre kendisinden beklenen basireti gösterip göstermediği ve gerçekten yükleme masrafını ödemesi gerekip gerekmediği..." Y.11.HD. 4.2.1986 gün ve E.1985/6586 K.1986/424 Doğanay İ., 1990, sf.2456 No:267; "...Kaptan, geminin sevk ve idaresi ile görevli ve bundan doğrudan sorumlu olan kişidir. TK.nun 972.maddesi hükmü uyarınca, tüm işlerinde, önemli bir kaptan gibi davranmak zorundadır. Anılan yasa, kaptanın tüm görevlerini yaparken göstermekle yükümlü olduğu özen ve önemin

Kanunun bu hükmü ile; kaptanın yükümlülüklerinin başında tedbirli bir kaptan gibi davranmaya zorunlu tutulmasının düzenlenmiş olması onun bu görevinin gereğidir[459].

Tedbirli bir kaptan kavramı, Alman Ticaret Kanunundaki[460] "ordentlicher Schiffer, normal kaptan" kavramından alınmıştır. Bu itibarla, Ticaret Kanununun 972.maddesi hükmü ile "tedbirli bir kaptan" olarak görevlerinin yerine getirilmesinde kaptanda aranan (dikkat, itina) özen objektif bir ölçüye göre normal bir kaptanın göstermesi lazım gelen (dikkat, itina) özendir[461].

Bu özenin derecesi, Borçlar Kanununun 321.maddesi hükümlerine göre belirlenir. Yani kaptan görevi ile ilgili bütün işlerinde, normal, bilgili, yetenekli ve mesleki deneyime sahip bir kaptanın göstermesi gereken dikkat ve basireti göstermekle yükümlüdür[462]. Böylece kaptanın burada söz edilen özen yükümlülüğü, Borçlar Kanunun 321.maddesi ile getirilmiş olan ve bütün iş mevzularına ilişkin özen yükümlülüğünün Deniz Ticaret Hukukundaki özel bir uygulamasıdır. Bu itibarla, kaptan görevini yaparken bu özeni göstermemesi halinde kusurlu davranmış sayılır ve Ticaret Kanununun 972.maddesi hükmünce, doğacak zararlardan sorumlu olur. Kaptanın çeşitli görevlerinin yerine getirilmesindeki, bütün yükümlülüklerinin ayrıca önceden belirlenebilmesi olanaksız olduğundan Kanun Koyucu bunlardan sadece en önemlilerini sayarak ancak bunlara ilişkin hükümleri düzenlemiştir.

1- Kaptan; yola çıkmadan önce "tedbirli bir kaptan olarak" geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemi adamlarına

---

derecesini, objektif olarak saptamış durumdadır..." Y.11.HD. 17.1.1980 E.5684/K.134 Eriş G., 1990, sf.308 No:157; Doğanay İ., 1990, sf.2455 No:266; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1267 No:1314; aynı mealde Y.11.HD. 23.3.1978 gün ve E.855 K.1140 Doğanay İ., 1990, sf.2456 No:2456.

459 bak. § 7, I ve II.

460 bak. HGB § 511.

461 bak.yukarıda 458 sayılı atıflar.

462 bak.İzveren A., 1952, sf.24 vd.; Wüstendörfer H., 1950, sf.186.

ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmekle yükümlüdür[463].

Yani geminin bir yandan genel donatım, makine ve kazan gibi esaslı kısımları bakımından; diğer yandan organizasyon, yükleme durumu, yakıt ve kumanyası, gemi adamlarının sayısı ve yeterliliği bakımlarından yapacağı yolculuğun normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda bulunması için gereken özeni gösterecektir. Bundan başka kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanmaya elverişli bulunmasına ve istif işlerinin örf ve teamüle uygun olarak yapılmasına, ambarların mal kabulüne elverişli bir halde bulundurulmasına, aşırı derecede mal yüklenmemesine dikkat etmekle de yükümlüdür[464].

Kaptana yüklenen ve onun bizzat yerine getirmesi gereken bu yükümlülükler, uygulamada büyük ve modern gemi işletmelerinde kuşkusuz diğer gemi subayları tarafından yerine getirilir[465]. Ancak, kaptan kanunun bu hükmüne göre şahsen sorumlu olduğu için, ilgilileri bu işlerin yapılmasında özenle denetlemesi gereklidir. Yani bu gibi hallerde kaptana, ilgilileri özenle kontrol etmek yükümlülüğü yüklenmiştir.

2- Sefere hazırlık safhası bittikten sonra kaptan, zamanında yola çıkmaya dikkat etmekle yükümlüdür[466]. Ayrıca yüklemenin başından

---

463 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.76; Tekil F., 1993, sf.105; Çağa T., 1990, sf.170; Okay M.S., 1965, sf.305; Doğanay İ., 1990, sf.2463; Eriş G., 1990, sf.310; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1271; TK.mad.974.

464 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.76; Tekil F., 1993, sf.105; Çağa T., 1990, sf.170; Okay M.S., 1965, sf.305; Doğanay İ., 1990, sf.2464; Eriş G., 1990, sf.311; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1272; "Akaryakıt dolu tenekelerin içlerinin paslı ve delinmeye elverişli olması yüzünden sızan akaryakıt geminin dengesinin bozulmasına ve yükün havaleli olarak istif edilmesinin de rolü bulunduğu taktirde kaptanın kötü istifle ilgili kusurunun araştırılmasıyla bunun sorumluluğa tesirinin incelenmesi gerekir" Y.TD. 20.6.1957 E.2305/K.1589 Eriş G., 1990, sf.311 No:160.

465 bak.Abraham H.J., 1950, sf.71.

466 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.76; Tekil F., 1993, sf.105; Çağa T., 1990,

boşaltmanın sonuna kadar ve acil sebepler dışında, kaptan gemide bulunmak zorundadır[467]. Bundan başka, kaptan; yabancı limanlarda o memleketin mevzuatına ve özellikle polis ve gümrük düzenine uymak yükümlülüğündedir[468].

Ayrıca, kaptan gemi jurnalini Ticaret Kanununun 980 ve 981. maddelerinde istenilen şekilde bizzat tutmak ve tutulmasını gözetmek zorundadır. Kaptan özellikle yolculuk sırasında meydana gelen bütün kazaları ve zararları mahkemeye tespit ettirmekle de yükümlüdür[469]. Bu tespit işinde, gemi veya yükle ilgili kişilerle kaza ile ilgili bulunanlar da, tespitin gerçeğe uygunluğunu sağlamak için; bizzat hazır bulunabilecekleri gibi bir vekil aracılığı ile de kendilerini temsil ettirebilirler. Deniz raporu (sea protest) deyimi ile adlandırılan bu tespit tutanağının aslı mahkemede saklanarak, istek üzerine onaylı bir örneği verilebilir[470]. Bu tespitin aksi her zaman kanıtlanabilir.

V. KAPTANIN TEMSİL YETKİSİ

Gemiyi sevk ve idare işi ile görevlendirilen kaptanın donatanla gemi adamları arasındaki ilişkilerde ve özellikle deniz ticaret

---

sf.170; Okay M.S., 1965, sf.307; Eriş G., 1990, sf.313; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1274; Doğanay İ., 1990, sf.2465; TK.mad.977.

467 bak.Tekil F., 1993, sf.105; Çağa T., 1990, sf.170; Okay M.S., 1965, sf.308; Doğanay İ., 1990, sf.2467; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1274; Eriş G., 1990, sf.313; "Kaptanın liman işlemlerini yaptırmak üzere, makinistin de eksoz borusunu tamir ettirmek için ve fırtınadan önce gemiyi terketmeleri bir kusur sayılmaz. Kaptan gemide olsaydı dahi sonucun değişmeyeceği yolundaki iddianın da araştırılması gerekir" Y.TD. 9.12.1952 E.6595/K.5495 Eriş G., 1990, sf.314 No:162; TK.mad.978.

468 bak.Tekil F., 1993, sf.106; Çağa T., 1990, sf.170; Okay M.S., 1965, sf.310; Doğanay İ., 1990, sf.2456; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1272; Eriş G., 1990, sf.312; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.76; "...TK.nun 976.maddesi uyarınca yabancı memlekette bulunduğu sırada o memleketin mevzuatına hususiyle polis ve gümrük nizamlarına uymakla yükümlü bulunan kaptan, Sovyet kaidelerine ve bilmeyerek de olsa, gönderen ve gönderilen arasındaki mukaveleye, gönderilenin gösterdiği limana yükü boşaltmakla uygun olarak hareket etmiştir". Eriş G., 1990, sf.616 No:507; TK.mad.976.

469 bak. Deniz raporu, yukarıda § 2, IV, 6, d.

470 bak.TK.mad.982-985.

sözleşmelerinin yerine getirilmesindeki önemli rolü sebebi ile, kaptanlık görevine bağlı olarak birçok temsil yetkilerine sahip olması zorunludur. Bundan dolayı deniz Ticaret Hukukumuz, kaptanın temsil yetkisini düzenleyen hükümlere geniş yer ayırmaktadır. Bu hükümlerle koyulan çeşitli kuralların açıklanabilmesi için, kaptanın namlarına temsil yetkisi ile iş gördüğü kişiler bakımından bir ayırım yapılması gerekir

1- Donatanın Temsili

Kaptan, görevi gereği donatanın kanuni temsilcisidir[471]. Fakat kaptana tanınan bu temsil yetkisi, kapsam bakımından geminin bağlama limanında bulunduğu zamanlarda daraltılmış ve bağlama limanı dışında ise genişletilmiştir. Zira geminin bağlama limanında bulunduğu sırada donatan zaten deniz ticaret sözleşmelerini bizzat akdedebilecek ve uygulayabilecek durumdadır. Oysa geminin bağlama limanı dışında (seferde açık denizde veya yabancı limanlarda) bulunması halinde durum tersinedir ve geniş bir temsil yetkisine gerek vardır[472].

a) Gemi Bağlama Limanındayken: Gemi henüz bağlama limanında bulunduğu sırada, kaptan tayfa tutabilir[473]. Aynı kanuni yetkiye dayanarak tayfaya yol verebilir ve tayfa ücretlerini ödeyebilir. Bunun dışında gemi subayı atanması ve işten çıkarılması için, donatanın özel bir yetki vermesi gereklidir. Yine geminin bağlama limanında bulunduğu sırada kaptan, ayrıca özel bir yetkiye gerek olmaksızın konşimento düzenleyebilir ve konşimento ile ilgili işlemleri

---

471 bak. Tekil F., 1993, sf.106; Çağa T., 1990, sf.173; Doğanay İ., 1990, sf.2473; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1279; Eriş G., 1990, sf.325; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.76; "Gemi adamları bağlama limanı dışında dahi navlun sözleşmesi yapamazlar. Bu yetki kaptana aittir. Ancak bu taktirde, kiracının muvazaa iddiasını dinlemek gerekir". Y.TD. 1.3.1950 E.180/K.1196 Eriş G., 1990, sf.325 No.175; TK.mad.986.

472 bak. Abraham H.J., 1950, sf.69; Wüstendörfer H., 1950, sf.200.

473 bak. Tekil F., 1993, sf.106; Çağa T., 1990, sf.173; Doğanay İ., 1990, sf.2475; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1279; Eriş G., 1990, sf.325; TK.mad.986/2.

yapabilir[474]. Bu bakımlardan yükün kabulü ve teslimi[475] navlun ve bununla ilgili ödemelerin kabulü[476]de kaptanın normal kanuni yetkileri içindedir. Bundan başka, kaptan gemi bağlama limanında bulunsa bile; gemi alacaklılarının donata karşı açacakları davaya veya icra takiplerine, kanuni temsil yetkisine dayanarak muhatap olabilir[477].

Kaptanın, geminin bağlama limanında bulunduğu sırada kanuni temsil yetkisi dahilinde yapabileceği bu hukuki işlemler dışında yapmış olduğu hukuki işlemler ise donatanı bağlamaz. Ancak, kaptan bu işlemleri ; ayrıca donatan tarafından verilmiş özel bir yetkiye dayanarak yapmış veya borç kanun gereği doğmuş ise, donatan bu işlemlerin sonuçlarından sorumludur[478]. Örneğin kaptanın hususi bir yetkisi olmaksızın , doğrudan doğruya tersane sahibi ile gemi üzerinde onarım veya tadil işlemi için bir anlaşma yapması gibi.

b) Gemi Bağlama Limanı Dışındayken: Gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada; kaptanın kanuni temsil yetkileri zorunlu olarak genişler. Ticaret Kanunumuzun 987. maddesinde; kaptanın "geminin iyi halde muhafaza edilmesine ve umumi olarak yolculuğun selametle icrasına müteallik her türlü muamele ve tasarrufları üçüncü şahıslarla donatan namına yapmaya selahiyetli" olduğunu belirlemekte ve ayrıca bunlardan önemli olanlarını saymaktadır. Bu hükümde açıkça belirtildiğine göre; ilk önce kaptanın yaptığı tasarruf ve işlemlerin "geminin iyi halde muhafaza edilmesine" ilişkin ve zorunlu olması gereklidir (örneğin pervane veya kazan onarımı gibi). Aynı şekilde kaptanın tasarrufunun "yolculuğun selametle icrası" için yapılmış olması gereklidir (örneğin yolda kurtarma ve yardım işlerine ait işlemler, yedek parça sağlanması gibi).

---

474 bak.TK.mad. 1097 vd.

475 bak.TK.mad.1020 vd.

476 bak.TK.mad.1-69 vd.

477 bak. Tekil F., 1993, sf.106; Çağa T., 1990, sf.173; Doğanay İ., 1990, sf.2891; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1600; Eriş G., 1990, sf.901; TK. mad.1242.

478 bak. Çağa T., 1990, sf.173 a contrario. TK.mad.986.

Yine aynı madde hükmüne göre kaptan, gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada bu sıfatla; geminin denize ve yola elverişli olmasını sağlama bakımından "geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına ve gemi adamlarına" ilişkin olmak üzere üçüncü kişilerle donatan namına her türlü işlem ve tasarrufları yapmaya yetkilidir. Bundan başka, kaptan eşya ve yolcu taşıma sözleşmeleri yapabileceği gibi, görevinin gereği olan konularda üçüncü kişilere karşı donatan namına ve onun kanuni temsilcisi olarak dava da açabilir[479].

c) Donatan Namına Yapılan Kredi İşlemleri: Kaptanın donatan namına (aynî veya nakdî olarak) kredi işlemleri yapmak konusundaki temsil yetkisi, zorunluluk durumu ile sınırlandırılmıştır. Yani kaptan; ödünç, para veya veresiye mal almak için üçüncü kişilerle kredi işlemleri yapmaya; yolculuğun tamamlanması için buna zorunluluk bulunduğu taktirde ve bu zorunlulukla ölçülü derecede yetkilidir. Deniz ödüncü için de aynı esas geçerlidir[480].

Bu zorunluluk durumu dışında kaptanın temsilci sıfatı ile yaptığı işlemlerden ve özellikle de kambiyo taahhütlerinden dolayı donatanın sorumlu tutulabilmesi için, donatan tarafından kendisine bu konuda açık bir temsil yetkisinin verilmiş olması gereklidir[481]. Yani donatan tarafından sadece işe ait emir ve talimat verilmiş olması donatanın sorumluluğu için yeterli bir kanıt sayılmaz[482].

d) Zorunluluk Halinde Gemi Satışı: Geminin zorunluluk halinde kaptan tarafından satılması konusunda kaptanın temsil yetkisi

---

479 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2476; Eriş G., 1990, sf. 326; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.77; Okay M.S., 1965, sf.317; "Yolculuk sırasında kaptanın vermiş olduğu vekaletnameye müsteniden açılan ve bilahare donatanın verdiği vekaletname ve icazetname ile de teyit olunan davanın selahiyet dışı açıldığı iddia olunamaz" Y.TD. 22.3.1960 gün ve E.3018 K.912 Doğanay İ., 1990, sf.2476 No:311; TK.mad.987/2.

480 bak.TK.mad.988; 1160, 1161, aşağıda § 21.

481 bak.Çağa T., 1990, sf.176; Eriş G., 1990, sf.267; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1241; Doğanay İ., 1990, sf.2416.

482 bak.Çağa T., 1990, sf.176 mealen; Doğanay İ., 1990, sf.2478 mealen; Eriş G., 1990, sf.329; TK.mad.989.

çok sıkı kayıtlar altına alınmıştır: Ancak, ortada geminin bulunduğu yer mahkemesince bilirkişi dinlenerek ve varsa Türk Konsolosunun görüşü alındıktan sonra satışa kesin bir zorunluluk bulunduğu bir kararla tespit edildiği taktirde, kaptan gemiyi satabilir. Geminin bulunduğu yerde mahkeme veya inceleme yapacak başka bir resmi makam olmadığı taktirde, kaptan bu konuda bilirkişi raporu almak ve bu da olanaksız ise başka deliller toplamak zorundadır. Kaptan tarafından yapılacak satış, ancak açık arttırma sureti ile yapılabilir[483].

e) Temsil Yetkisinin Sınırlandırılması: Kaptanın, buraya kadar açıklanan kanuni temsil yetkileri donatan tarafından sınırlandırıldığı taktirde; donatan, kaptanın bu sınırlara uymadığını ancak bu sınırlamaları bilen üçüncü kişilere karşı ileri sürülebilir[484]. Eğer üçüncü kişinin bu tür sınırları hal ve şartlara göre bilmesi gerekli değilse, bu sınırları üçüncü kişinin bildiği kabul olunmalıdır. Zira, ancak bu taktirde kötüniyetli üçüncü kişilerin hakkı kötüye kullanma yoluna gitmeleri önlenebilir.

f) Temsilin Sonuçları : Kaptan bu sıfatla, kanuni yetkileri çerçevesi içinde donatanın doğrudan doğruya kanuni temsilcisi olarak hareket eder[485]. Kanuni temsil yetkilerini aşmadıkça kaptana bu gibi işlemlerden dolayı bir sorumluluk düşmez. Ancak, kaptan kanuni yetkilerini aşar veya üçüncü kişilerle yaptığı işlemlerde garanti verirse; o taktirde kaptan şahsen sorumlu olur.[486].

Kaptanın yetkileri donatan tarafından sınırlandırılmadığı taktirde yukarıdan beri saydığımız ve kaptanın kanuni temsil yetkisine giren

---

483 bak.Çağa T., 1990, sf.176; Okay M.S., 1965, sf.321; Tekil F., 1993, sf.106; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1283; Doğanay İ., 1990, sf.2479; Eriş G., 1990, sf.330; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.77; TK.mad.990.

484 bak.Çağa T., 1990, sf.176 a contrario; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1283-1284; Doğanay İ., 1990, sf.2480 a contrario; Eriş G., 1990, sf.330; TK.mad.991.

485 bak.BK.mad.32/1.

486 bak.Çağa T., 1990, sf.176-177; Tekil F., 1988, sf.99; Eriş G., 1990, sf.331; Doğanay İ., 1990, sf.2481; TK.mad.993/2.

işlemlerde[487] donatan gemi ve navlun ile sorumludur. Kaptan bu temsil yetkisini kanunun çizdiği sınırlar dairesinde kullandığı sürece, donatana karşı durumu, yetkili bir temsilcinin temsil edilene karşı olan durumu gibidir. Yani alacak ve borçlar donatana geçer[488] ve donatan gemi ve navlun ile sorumlu olur. Kaptanın donatana karşı olan durumunda ise sorumluluk bakımından bir değişiklik yoktur[489]. Kaptan, normal işlerden (geminin durumundan, yolculuk olaylarından, yaptığı sözleşmelerden ve açılan davalardan) devamlı olarak donatana bilgi vermekle yükümlüdür. Bundan başka, ödünç para ve kredili mal temini (geminin komanya ve akaryakıtı için) işlemleri [490] ile geminin zorunlu satışı[491], yolculuğun değiştirilmesi veya kesilmesi, olağandışı onarımlar ve alımlar gibi hallerde yapacağı işlemler için donatandan talimat istemek zorundadır[492]. Bundan başka kaptan; olağandışı onarım ve alımları, elinde donatana ait yeter para bulunsa dahi, ancak zorunluluk halinde yapmaya yetkilidir[493] ve zorunluluk hallerinde donatan için en az külfetli yolu seçmek ve önlem almakla yükümlüdür[494]. Nihayet, kaptan genel olarak donatana, istediği anda hesap vermek zorundadır[495]. Zira donatan, kendisi namına yukarıda bahsolunan yetkilere dayanarak borçlandırıcı işlemler yapan kaptanı ancak bu sayede kontrol etmekte ve çıkarlarına uygun bulmadığı işleri zamanında düzeltebilmek olanağına kavuşmaktadır. Ancak burada hemen belirtmeyiliz ki iletişim teknolojisindeki büyük ilerlemeler kaptan ile geminin donatanlarıyla

---

487 bak.TK.mad.986-990.

488 bak.BK.mad.32.

489 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2482; Eriş G., 1990, sf.332; "Kaptan, yolculuğun değiştirilmesi veya fevkalade tamirler için donatandan talimat istemeye mecburdur" Y.11.HD.10.7.1987 E.2148/K.4158 Eriş G., 1990, sf.333 No:180.

490 bak.Çağa T., 1990, sf.180; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.77; Eriş G., 1990, sf.328; Doğanay İ., 1990, sf.2477; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1281; TK.mad.988.

491 bak.483 sayılı dipnottaki atıflar.

492 bak.Eriş G., 1990, sf.332; Doğanay İ., 1990, sf.2482; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1285; TK.mad.994/2.

493 bak.İbidem.

494 bak.486 nolu dipnottaki atıflar.

495 bak.Eriş G., 1990, sf.332; Doğanay İ., 1990, sf.2482.

iletişimini son derece kolaylaştırarak geliştirmiştir. Bu nedenle günümüz uygulamasında gemi ve kaptan her an donatanla bağlantı halinde olup, kaptanlar hemen her konuda kurduğu bu bağlantılarla aldığı emir ve talimatlara göre hareket etmektedirler. Bu durumda da kaptanlar kanuni temsil yetkisinden çok donatandan aldıkları özel emir ve yetki ile hareket etme durumundadırlar.

2- Yükle İlgili Olanların Temsili

Gemiyi sevk ve idare vazifesi kaptana, donatanın temsilinden başka yükle ilgili (taşıtan, yükleten, gönderilen veya yükü teslim alacak olan kimselerle hatta kaptanın bilgisi dışında,taşınmak üzere güverteye mal getiren kimseler gibi)[496] belli bir grup kişilerin de dar bir çerçeve içinde olmak üzere temsil yetkisini yüklemektedir[497]. Esasen daha önce görüldüğü üzere[498] kaptan geminin bağlama limanında bulunduğu sırada ayrıca özel bir yetkiye gerek olmadan taşıyan namına konşimento da düzenler ve burada donatanın değil, taşıyanın temsilcisi olarak hareket eder[499].

a) Ticaret Kanununun 995.maddesi hükmüne göre kaptan; yükle ilgili olanların çıkarlarını korumak için yolculuğun devamınca mümkün olduğu kadar yükün korunmasına özen göstermekle yükümlüdür[500].

---

496 bak.§ 9, I.

497 bak.Abraham H.J., 1950, sf.71.

498 bak.§ 7, V, 1.

499 bak.Çağa T., 1990, sf. 177; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.77; Eriş G., 1990, sf.580; Başbuğoğlu T. 1988, sf.1441; Tekil F., 1993, sf.106; Okay M.S., 1965,; "...mahkemenin dava hakkını tayin ettikten sonra TK.nun 1097. maddesinin 4.fıkrası gereğince kaptanın, konşimento tanzimine yetkili temsilcisi olan davalının, iddia edilen şahsi eyleminin, gerçek zararın ve bu zarar ile davalının eylemi arasındaki illiyet bağının incelenmesi..." Y.11.HD. 13.12.1974 E.2306/K.3514 Eriş G., 1990, sf.583 No:469, keza Doğanay i., 1990, sf.2639 No:650; Wüstendörfer H., 1950, sf.206; TK.mad.1097/4.

500 bak.Çağa T., 1990, sf. 178; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.77; Eriş G., 1990, sf.334; Başbuğoğlu T. 1988, sf.1286; "...Zira bu zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için hususi tedbirler alınmasında lüzun görüldüğünde kaptanın yükle ilgili temsiclisi sıfatı ile onların çıkarlarını korumaya ve kabil oldukça talimatları mümkün mertebe tatbikle yükümlü olacağına ilişkin TK.nun 995/2

Bu özenin derecesi hakkında daha önce sözü edilen kurallar geçerlidir[501] Yüke ait bir kayba meydan vermemek için kaptan, yükle ilgili kişilerin temsilcisi sıfatı ile ve takdirine göre gereken önlemleri almak ve gecikmeksizin ilgililere haber vermek zorundadır[502]. Kaptan bu gibi hallerde yükü boşaltmaya, satmaya ve bu amaçlarla deniz ödüncü dahi almaya ve hatta alıkoyma, zoralım (müsadere) ve sair hallerde adli ve idari makamlar önünde dava açmaya ve bu davayı takibe yetkilidir[503].

b) Kaptan, durumun gereklerine ve elindeki olanaklara göre sefer rotasını değiştirmeye ve taşıma sözleşmesinin hükümden düşmesi halinde ise yükü belli bir yerde depo etmeye, satmaya ve rehin etmeye dahi yetkilidir[504]. Ancak, yükle ilgililerin kişisel sorumluluklarını doğuracak işleri yapabilmesi için özel bir yetki alması gereklidir[505]. Müşterek avarya veya diğer bazı hallerde kaptan, belli koşullarda yükü karşılık göstererek deniz ödüncü almaya veya bir kısmı üzerinde satış veya başka suretle tasarruf etmeye de yetkilidir[506].

---

fıkrası hükmü karşısında...."Y.11.HD. 23.3.1978 gün 78/855E. 1440 K. Başbuğoğlu T., 1988, sf.1424; TK.mad.995/2.

501 bak.§ 7, IV, 1.

502 bak.27 nolu dipnottaki atıflar.

503 bak.Çağa T., 1990, sf. 178 mealen; Okay M.S., 1965, sf.326; Doğanay İ., 1990, sf. 2484; Eriş G., 1990, sf.334; TK.mad.995/3.

504 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1287; Eriş G., 1990, sf.334-335; "Haklı bir neden olmaksızın geminin normal yoldan (rotadan) ayrılması navlun sözleşmesine aykırılık oluşturur ve meydana gelen sonuçlardan taşıyan sorumlu olur. Haksız sapmadan doğan gecikme zararlarından taşıyan genel kurallara göre sorumludur" Y.11.HD. 10.7.1987 E.2148/K.4158 Eriş G., 1990, sf.335 No:183; Doğanay İ., 1990, sf.2485; TK.mad.996.

505 bak.Çağa T., 1990, sf. 179; Okay M.S., 1965, sf.326 mealen; Doğanay İ., 1990, sf.2486; Başbuğoğlu T. 1988, sf.1287; Eriş G., 1990, sf.335; TK.mad.997.

506 bak.Çağa T., 1990, sf. 179; Eriş G., 1990, sf.336; Doğanay İ., 1990, sf.2487; Başbuğoğlu T. 1988, sf.1288; TK.mad.999, 1000, 1002.

3- Kaptanın Hakları ve Hizmet İlişkisinin Sona Ermesi

Yukarıda[507] belirtildiği gibi; kaptanın hak ve yükümlülüklerinin biricik kaynağı, kaptanla donatan arasında her iki tarafın serbest rızaları ile meydana gelen bir iş sözleşmesi ve bu sözleşme ile doğan hizmet ilişkisidir. Belli koşulların varlığı halinde[508] Deniz İş Kanunu hükümlerine tabi olan bu hizmet ilişkisinin içeriği özellikle kaptanın hakları bakımından; ücret esası ile ücretin miktarı, ödeme zamanı, yeri ve çalışma koşulları taraflar arasında serbestçe kararlaştırılır[509]. Sözleşmenin sona erdirilmesi de bu hükümlere tabi olmakla beraber, ücret ve fesih şartları bakımından, deniz ticaret hukukunun özelliklerine göre Ticaret Kanunumuz da bazı önemli kurallar içermektedir.

a) Kaptan hizmet ilişkisi bakımından bugün (donatanın ortağı veya donatma iştirakinde paydaş olması gibi pek istisnai haller dışında) sadece donatanın elemanı, yani ücret karşılığında çalışan bir işçisidir. Uygulamada ücret çoğu kez zamana göre aylık olarak hesaplanır ve istisnai olarak belli bir veya birkaç sefer için götürü şekilde belirlenir[510]. Bu sabit ücret yanında sefer navlunlarından belli bir yüzdesinin de sabit ücrete eklenmesi taraflarca kararlaştırılabilir. Bunlar dışında kaptan; Ticaret Kanununun 1003. maddesi gereğince "taşıtandan, yükletenden veya gönderilenden ikramiye, bahşiş, pay veya sair mükafat ve tazminat gibi her ne nam ile olursa olsun navlundan başka aldığı bütün paraları da donatanın matlubuna kaydetmeye mecburdur".

Bundan başka kaptan, donatanın oluru olmadan gemiye kendi hesabına eşya yükletemez ve bu yasağa aykırı hareket ettiği taktirde bu gibi yolculuklarda benzeri eşya için yükleme yerinde ve zamanında alınması olağan olan navlunun en yükseğini ödemek zorundadır. Ayrıca

---

507 bak. § 7, III'de.

508 bak. § 8.

509 bak.DİK.mad.5-7.

510 Eriş G., 1990, sf.343; TK.mad. 1009.

donatanın bu yüzden uğradığı daha fazla zararı tazmin ettirmek hakkı da saklıdır[511].

b) Kaptanın, ücret hakkından sonra gelen haklarının en önemlisi hastalık ve yaralanma hallerinde tedavi masraflarının donatan tarafından ödenmesi ve ölümü halinde birikmiş ücretleri ile birlikte bütün hukuki çıkarlarının ailesine ödenilmesi hususundaki talep haklarıdır. Her nekadar bu noktada Deniz İş Kanununun 42.maddesinin 9.bendi ile iş kazalarına, hastalık ve meslek hastalıklarına ait sosyal sigorta mevzuatımız[512] hükümleri işveren sıfatı ile donatana zaten bir çok yükümlülükler getirmekte ise de, Ticaret Kanunumuzun 1013. vd., maddeleri ile getirilen kurallar kaptana Deniz Ticaret Hukuku bakımından ayrıca bir garanti sağlamaktadır. Buna göre :

Kaptana hizmete girdikten sonra hastalık veya yaralanma sebebi ile bakıma muhtaç olması veya çalışamayacak bir duruma girmesi hallerinde; gemi üzerinde veya görevinin gerektirdiği yolculukta bulunduğu sürece donatan tarafından geçim ve bakım masrafları verilir. Donatanın bu yükümlülüğü, kaptanın görevi nedeniyle yabancı ülkede bulunması hallerini de kapsar[513]. Donatanla kaptan arasında geçim ve bakım yükümlülüğü nedeniyle uyuşmazlık çıktığı taktirde, sorun, önceden yetkili deniz makamı tarafından geçici olarak karara bağlanır ve verilen karar ihtiyati tedbir gibi icra olunur[514]. Ayrıca kaptan geminin kurtarılması ve korunması sırasında bir zarara uğrarsa, gerekli durumda hakim tarafından belirlenecek bir tazminat da isteyebilir. Bütün bu kurallar; kaptanın ceza kovuşturmasını gerektiren bir eylemi nedeniyle hastalık, yaralanma veya zarara neden olmuş bulunması durumunda uygulanmaz[515].

Diğer yandan; Deniz İş Kanununa bağlı olarak bir gemide çalışan

---

511 bak.TK.mad.1004, 1069, 1073, 1074.
512 bak.4772, 5502 ve 5417 sayılı kanunlar.
513 bak.Eriş G., 1990, sf.347; TK.mad.1013/1-7.
514 bak.Eriş G., 1990, sf.347; TK.mad.1013/8; HUMK.mad.101 vd.
515 bak.Eriş G., 1990, sf.347; TK.mad.1013/9-12.

kaptanın belli bir hukuki olaydan doğan hakları bakımından Deniz İş Kanunu hükümleri ile Ticaret Kanunu hükümlerinden hangileri kaptanın daha çok yararına ise, uyuşmazlığın çözümünde o hükümler uygulanır. Sosyal sigorta mevzuatı ile kaptana sağlanan menfaatler ise, kaptanın alacak haklarından o oranda düşülür[516].

c) Kaptanın sorumluluğu hukuki ve cezai bakımdan ikiye ayrılır. Hukuki sorumluluk 3. kişilere, donatana ve yükle ilgili kişilere karşı sözkonusudur :

1- Üçüncü Kişilere Karşı Hukuki Sorumluluk: Yerine getirilmesini bizzat üstlenmedikçe veya yasal yetkilerinin sınırını aşmadıkça kaptan yaptığı hukuki işlemlerden şahsen sorumlu olamaz[517]. Bununla beraber, kaptan, bütün işlerinde özellikle yerine getirilmesi kendisine düşen sözleşmelerin ifasında tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır [518]. Bu açıdan kusurlu davranışlarından ve TTK ve diğer kanunlarda yazılı görevleri yapmamaktan doğacak zararlardan sorumludur[519] Donatanın emrine uymuş olması, kaptanı sorumluluktan kurtarmaz[520]. O kadar ki durumu bilerek böyle bir emir veren donatan da kişisel olarak sorumludur[521]. Bu durumda müteselsil sorumluluk vardır[522]. TTK.nun 1173, 1174, 1206 ve 1233'de yazılı durumlarda kaptanın sorumluluğu "sınırlı-kişisel"dir[523]. Kaptanın gemi

---

516 bak.Eriş G., 1990, sf.348; Doğanay İ., 1990, sf.2496; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1296; TK.mad.1015, DİK.mad.35.

517 bak.Tekil F., 1993, sf.107; Eriş G., 1993, sf.331 a contrario; Doğanay İ., 1990, sf.2481; TK.mad.993/2.

518 bak.Tekil F., 1993, sf.107.

519 bak.Tekil F., 1993, sf.107; Eriş G., 1990, sf.307; Doğanay İ., 1990, sf.2456; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1267; "...diğer deyişle, gemi kaptanının bu olayda, TTK.nun 972 ve müteakip maddeleri hükümlerine göre kendisinden beklenen basireti gösterip göstermediği ve gerçekten yükleme masrafını ödemesi gerekip gerekmediği..." Y.11.HD. 4.2.1986 gün ve E.1985/6586 K.1986/424; Doğanay İ., 1990, sf.2456 No:267; TK.mad.972.

520 bak.Tekil F., 1993, sf.107.

521 bak.Tekil F., 1993, sf.107; Doğanay İ., 1990, sf.2453; TK.mad.973/2.

522 bak.Tekil F., 1993, sf.107.

523 İbidem.

adamlarının kusurlarından dolayı sorumluluğu -zararı kaptanın gözetim borcunu ifadaki[524] veya ikinci kaptanı seçmedeki kusurundan[525] ileri olanlar dışında- yoktur[526].

2- Donatana Karşı Hukuki Sorumluluk: Kaptan kusuru ile donatana verdiği zararlardan sorumludur[527]. Kaptanın görevi ile ilgili kusurlar, sözleşmeden doğan sorumluluk gerektirdiğinden, kaptan bu hukuki sebebe dayanan iddialar karşısında ancak kusursuzluğunu kanıtlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilir[528].

3- Yükle İlgililere Karşı Hukuki Sorumluluk: Kaptan, yükle ilgililere sözleşme ile bağlı değildir[529]. Bu nedenle kaptana ait kusurun kanıtlanması davacıya düşer[530]. Çarter partilerde yer alan İhmal Klozları (Negligence Clauses) veya TTK. madde 1062/2'de öngörülen "teknik kusur ve teknik yönetim kusuru" ya da "yangın" halinde sorumluluk ve TTK. 1114'de yazılı sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler sadece donatan veya taşıyanı korumaya yönelik olup kaptanı korumazlar[531].

Kaptanın ceza sorumluluğu Ceza Kanunu ve sair özel mevzuat, Ticaret Kanunu, Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Deniz İş Kanununda yer almıştır[532].

d) Kaptanın hizmet ilişkisinin bitmesi. Hizmet ilişkisinin dayanağı olan iş sözleşmesinde belli bir süre belirlenmişse veya kaptanın hizmet ilişkisi belirli bir veya birkaç sefer için kararlaş-

524 bak.Tekil F., 1993, sf.107; Eriş G., 1990, sf.310; Doğanay İ., 1990, sf.2463; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1271-1272; TK.mad.974-975.

525 bak.Tekil F., 1993, sf.107; Eriş G., 1990, sf.313 a contrario; Doğanay İ., 1990, sf.2466 a contrario; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1274 a contario; TK.mad.977.

526 bak.Tekil F., 1993, sf.107.

527 bak.Tekil F., 1993, sf.107.

528 bak.Tekil F., 1993, sf.107; BK.mad.96.

529 bak.Tekil F., 1993, sf.107.

530 bak.Tekil F., 1993, sf.107.

531 bak.Tekil F., 1993, sf.107.

532 bak.Tekil F., 1993, sf.107-108.

tırılmışsa, sürenin dolması ya da geminin son seferinin tamamlanması ile son bulur. Ancak; Ticaret Kanununun 1005. maddesine göre, hizmet sözleşmesi ile aksi kararlaştırılmış olsa bile, donatan tarafından kaptana her zaman yol verilebilir. Kuşkusuz kaptanın tazminat hakları saklıdır[533].

Kaptanın mesleki ehliyetsizliği veya diğer bir sebeple görevini yapamadığından dolayı kendisine yol verilmesi halinde, sözleşme ile sağlanan bütün çıkarlarla birlikte işten çıkarıldığı güne kadar işleyen ücretlerinin verilmesi gereklidir[534]. Belirli bir yolculuk veya belli bir zaman için hizmete alınan kaptan; (savaş, ambargo, abluka, ithalat ve ihracat yasakları ya da gemi veya yüke ilişkin umulmayan diğer bir hal veya yolculuğa başlanamaması gibi) bazı sebeplerle görevden alındığı taktirde, sözleşme ile sağlanan çıkarları ile beraber işe son verildiği güne kadar işlemiş bulunan ücretlerini alır[535]. Yolculuk sırasında işine son verilen kaptana ayrıca hizmete alındığı limana kadar yol tazminatı verilir veya parasız götürülür[536]. Bundan başka; belli olmayan bir süre için hizmete alınan ve belirli bir yolculuğa başladıktan sonra haklı olmayan diğer bir sebepten dolayı işinden çıkarılan kaptan, işine son verildiği güne kadar olan ücretinden başka belli bir tazminat da alır[537] ve ayrıca hizmete alındığı yere kadar yolculuk giderlerine de hak

---

533 bak.Çağa T., 1990, sf.181 mealen; Doğanay İ., 1990, sf.2496; Eriş G., 1990, sf.341; "Donatanın kaptanı haklı sebeple çıkardığını ispat edemediği gibi davacının kendiliğinden işi terkeylediği de ispat edememiş olmasına göre mahkemece, kaptanın beş aylık işsiz kaldığı zamana ait tazminat ile iki haftalık tazminata hükmedilmiş olmasında usul ve yasaya aykırılık yoktur" Y.TD. 3.12.1954 E.2768/K.9368; TK.mad.1005, DİK.mad.9, 12, 13, 14, 15 ve 16.

534 bak.Okay M.S., 1965, sf.337; Çağa T., 1990, sf.181 mealen; Eriş G., 1990, sf.341; TK.mad.1006.

535 bak.Tekil F., 1993, sf.108; Çağa T., 1990, sf.181 mealen; Eriş G., 1990, sf.342; TK.mad.1007/1, DİK.mad.6, 7, 12.

536 bak.Çağa T., 1990, sf.181; Okay M.S., 1965, sf.337; Tekil F., 1993, sf.108; Eriş G., 1990, sf.342; TK.mad.1007/2.

537 bak.Çağa T., 1990, sf.181; Okay M.S., 1965, sf.338; Eriş G., 1990, sf.343; TK.mad.1008, 1009.

kazanır[538]. Kaptan ortak donatanlardan biri olup da kendisine yol verilmişse, ortaklık sözleşmesi gereğince ortaklık payının bilirkişice belirlenecek değeri üzerinden diğer donatanlar tarafından satın alınmasını istemek hakkına sahiptir[539].

Hizmet ilişkisi sona ererken sadece kaptanı korumak bakımından donatana değil, donatanın kötü duruma düşmemesi ve onun da korunması bakımından, kaptana bazı yükümlülükler getirilmiştir:

Ticaret Kanununun 1011. maddesine göre; belli olmayan bir süre için hizmete alınan kaptan seferde iken geminin bağlama limanına veya başka bir Türk limanına dönüp boşaltmasına kadar görevine devam etmek zorunudadır, yani işini terk edemez[540]. Ancak; ilk seferden itibaren iki veya üç yıl geçmiş ve gemi de ihbar zamanında bir Avrupa limanında veya Avrupa dışında bir limanda bulunuyorsa, çekilmesine izin isteyebilir. Bu taktirde kaptan, donatana uygun bir süre vererek bu süre içinde görevini sürdürmek ve seferde ise yolculuğu bitirmek zorundadır[541].

§ 8

GEMİ ADAMLARININ ÇALIŞMA İLİŞKİSİ

I. GEMİ ADAMLARI KAVRAMI

Alman Ticaret Kanunundan (HGB;481) aynen tercüme edilen TTK.nun 821 nci maddesine göre gemi adamları deyimi ile; "kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimseler"

---

538 bak.Çağa T., 1990, sf.181; Eriş G., 1990, sf.344; TK.mad.1010, DİK.mad.16-20.

539 bak.Eriş G., 1990, sf.345; Okay M.S., 1965, sf.338; TK.mad.1012.

540 bak.Okay M.S., 1965, sf.337 a contrario; Eriş G., 1990, sf.345; TK.mad.1011/1.

541 İbidem.

anlatılmaktadır. 854 sayılı Deniz İş Kanununun 2 nci maddesinin B bendi ile de; "bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabit ve tayfalarla diğer kimseler" gemi adamı olarak nitelenir. Yine Gemi Adamları Yönetmeliği hükümleri de, aynı gruba giren kişileri "gemi adamı" olarak nitelemektedir.

Gemi adamları deniz ulaştırmasının güvencesi bakımından "güverte sınıfı", "makine sınıfı" ve "yardımcı sınıf"olmak üzere üç gruba ayrılır. Ancak, her üç sınıfa giren gemi adamları da, ilgili hükümlerine göre yaptıkları işler bakımından alt gruplara ayrılarak onlara hizmet ve yeterliliklerine göre "gemi adamı cüzdanı" ile "yeterlilik belgesi" verilir[542].

Gerek TTK.nun ve gerekse Deniz İş Kanununun yukarıda sözü geçen hükümlerinden açıkça anlaşılacağı gibi; gemi adamları kavramı sadece gemi üzerinde çalıştırılan bu sınıflardaki kişileri kapsar. Bunların dışındakileri; örneğin karada (bağlama limanında) donatanın gemi işletmesinde çalışan (işletme müdürü, muhasebeci, mühendis vb.gibi) kişiler kaptan, güverte subayı veya gemi mühendisi gibi sıfatları olsa bile Deniz Ticaret Hukuku ve Deniz İş Hukuku anlamlarında gemi adamı sayılmazlar. Daha açık bir deyimle; gerçek anlamda gemi adamları, bir gemide "fiilen istihdam edilen" kişilerdir.

Gemiyi sevk ve idare eden kişi olarak kaptanın donatanla olan ilişkilerinde, bundan önceki kısımda açıklanan kurallar geçerli olup, bu hükümler Deniz İş Kanununun 3 ncü maddesiyle saklı tutulmuştur. Kaptan dışındaki diğer deniz adamlarına gelince:

1. Gemi Zabitleri: Kaptanın gemiyi sevk ve idare görevinin yerine getirilmesinde ona yardımcı olarak çalıştırılan ve mesleklerini yerine getirebilmeleri belli ehliyet şartlarına sahip olmaları zorunluluğuna bağlı olan, donatanın ücretli elemanlarıdır. Kimlerin gemi subayı sayılacağı ve gemi subaylığı yeterlik dereceleri ve koşulları mevzuatımızda "Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki 4922 Sayılı

542 Gemi Adamlarının Yönetmeliği, mad.18,19.

Kanun"a bağlı "Gemi Adamları Yönetmeliği" hükümleriyle saptanmıştır. Bu hükümlere göre gemi zabitleri (güverte, makine ve yardımcı olmak üzere) üç sınıfa ayrılır. Bunlara gemi doktoru veya sağlık memuru, idare ve kamara adamları da dahildir.

2. Tayfa sınıfı ve yeterlikleri de, yine aynı yönetmelik hükümleriyle güverte sınıfı (miço, gemici, usta gemici ve güverte lostromusu olarak) vasıflandırılmıştır. Gemi mühendisi, başmakinist ve makinist kişiler gemi subayından sayılır. Aynı yönetmelik hükümlerine göre, gemide çalışan aşçı, marangoz vb.gibi diğer müstahdemlerin tümü de gemi adamı sayılır.

Her ne sıfatla yani ister güverte ve makine sınıfı ister idari vs. işlerde istihdam edilmiş olsunlar TTK ve Deniz İş Kanunu (DİK) anlamında "gemi adamı" kavramına sadece "gemilerde fiilen çalıştırılan" kişiler girer. Bunlar dışındakilerin (yani gemide olmayıp dışarıda istihdam edilenlerin) gemi adamı kavramı dışında kaldıkları kesindir. Zira bu ayırımdaki temel kıstas, deniz ulaşım tekniği ve geminin deniz ticaretinde kullanımıyla olan ilişkidir.

II. GEMİ ADAMLARININ ÇALIŞMA İLİŞKİSİ VE DENİZ İŞ KANUNUNUN (DİK'İN) UYGULAMA ALANI

Yukarıda (I'de) sözü geçen ve kaptan dahil, geniş anlamda gemi adamı kavramı kapsamına giren (yani gemide fiilen hizmetli) kişilerle, donatan ve donatma iştiraki arasında yapılan "hizmet sözleşmesi" ile bir iş münasebeti (çalışma ilişkisi) doğar.

Bu çalışma ilişkisini düzenleyen kurallar ilk önce, Borçlar Kanununun hizmet sözleşmesine ilişkin 313 vd., maddelerinde yer alır. Bu anlamda deniz işçileri, işçi nitelikleri bakımından İş Hukukunun kapsamı içindedirler. Bu nedenle işçi nitelikleri açısından genel olarak çalışma ilişkilerine 1475 sayılı İş Kanununun uygun hükümleri uygulanır. Fakat gördükleri işlerin ve dolayısıyla özel çalışma koşullarının öteki işçilerinkinden farklı özellikler göstermesi;

gemi adamı kavramı içindeki deniz işçilerinin çalışma ilişkilerine, farklı niteliklerine uygun özel kanun hükümlerinin uygulanmasını zorunlu kılmıştır. Fakat 1475 sayılı İş Kanununun denetim ve teftişle ilgili hükümleri, Deniz İş Kanununun kapsamına giren hususlarda da uygulanır (DİK, mad.49; İş Kanunu, mad.88 vd.)[543].

1. Deniz İş Kanunu (DİK) kuralları "denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı gros tonilatoluk gemilerde bir hizmet akdiyle çalışan gemi adamlarıyla bunların işverenleri hakkında uygulanır" (DİK, mad.1, fıkra 1).

Bundan başka bir işverene ait gemilerin toplam gros tonilatoları yüz veya daha fazla ise veya bir işveren beş veya daha fazla gemi adamı çalıştırıyorsa, bu durumda dahi gemi adamlarıyla onların işvereni hakkında da Deniz İş Kanunu hükümleri uygulanır (DİK, mad.1, fıkra 2).

2. Yine "sandal, mavna, şat, salapurya gibi deniz vasıtalarında çalışanlarla bunların işverenleri de" Deniz İş Kanununun kapsamı içinde yer almaktadırlar (DİK, mad.1, fıkra 3). Ayrıca Bakanlar Kurulu kararıyla da ekonomik, sosyal zorunluluklar nedeniyle bu yasanın uygulama alanı, kapsamı dışında kalan gemi adamlarıyla bunların işverenlerine de teşmil edilerek genişletilebilir (DİK, mad.1, fıkra 4).

Yasanın uygulanmasında, kapsam yönünde yapılan itirazların karar yeri Çalışma Bakanlığıdır (DİK, mad.1, fıkra 5). Deniz İş Kanunu hükümleri, karşılıklılık koşuluyla aynı hakları tanıyan devletlerin uyruğundaki ve bu kanun kapsamına giren gemilerde çalışan yabancı gemi adamları hakkında da uygulanır (DİK, mad.4).

3. Deniz İş Kanunu, yabancı bayrağını taşıyan (yani Türk bayrağını taşımayan) gemilerde çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanmaz (DİK, mad.1, fıkra 1). Ancak, bu

---

543 İzveren A., İş Hukuku, 1974, sf.40.

kuralın bir istisnası olarak karşılıklılık koşuluyla aynı hakları tanıyan devletlerin uyruğundaki ve bu kanun kapsamına giren gemilerde çalışan yabancı gemi adamları hakkında da uygulanır (DİK, mad.4).

Ayrıca TTK.nun deniz ticaretine ilişkin 4 ncü kitabındaki kaptanla işveren (yani Deniz Ticaret Hukuku anlamındaki donatan ve donatma iştiraki) ile ilişkileri düzenleyen hükümler saklı olup, bu hususlarda Deniz İş Kanunu hükümlerinin uygulanması söz konusu değildir (DİK, mad.3).

III. DENİZ İŞ SÖZLEŞMESİ

1. Deniz İş Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Kaptanla birlikte öteki deniz adamlarının deniz iş ilişkisi, esasında donatan veya donatma iştirakiyle gemi adamları arasında yapılan bir hizmet sözleşmesine dayanır. Bundan ötürü bu anlamdaki hizmet sözleşmesi Borçlar Kanununun 314 ncü maddesine göre, özel bir şekle bağlı değildir.

Ancak, Deniz İş Kanununun kapsamına giren durumlarda hizmet sözleşmesi işveren veya uygulamada çoğunlukla işverenin kanuni temsilcisi sıfatı ile hareket eden kaptanla gemi adamı arasında yazılı ve iki nüsha olarak yapılmaktadır (DİK, mad.5). Yazılı şekil şartı, deniz iş sözleşmesinin geçerlilik şartı değildir. Yani gemi adamı herhangi bir nedenle acele işe alınmışsa, yazılı sözleşme olmadan da yapılan deniz iş sözleşmesi geçerlidir. Bu gibi durumlarda anlaşmazlık halinde durum tanık beyanlarıyla kanıtlanabilirse de, deniz iş sözleşmesinin yazılı şekilde yapılması zorunludur ve bunu yapmayan donatan ağır para cezasıyla cezalandırılır (DİK, mad.50).

Yapılacak deniz iş akitlerinde deniz işçisi (gemi adamı) için yaşamsal önemi taşıyan hangi hususların yazılı sözleşmeye konacağı, Deniz İş Kanununun 6 ncı maddesinde 12 bentte açıklanmıştır. Deniz ticaretindeki uygulamada, özellikle büyük deniz işletmeleri çalıştırılacak gemi adamları için tip "deniz iş sözleşmesi" formları

kullanmaktadırlar.

Deniz iş sözleşmesi belirli bir süre veya belirli bir sefer için yahut süresiz olarak da yapılabilir. Ancak, belirli bir süre için yapılmış iş sözleşmesi bu sürenin bitiminde sona ermekle beraber; gemi sefer halinde iken sona ererse, geminin ilk limana varmasına ve güvence altına alınmasına kadar devam etmiş sayılır. Sözleşme belirli bir süre için yapılmışsa, geminin varış limanında yükünü boşaltmasıyla sona ermiş sayılır (DİK, mad.7).

Deniz iş akdi belli bir süre veya sefer için yapılmış olup da, bu belirli süre veya seferin sonunda gemi adamı işveren veya bunun vekili (ki uygulamada bu gibi hallerde çoğunlukla kaptan)ın oluru ile hizmete devam eder ve gemi yeni bir sefere çıkarsa, iş akdi aynı süre veya sefer için uzatılmış sayılır (DİK, mad.8). Bu olur uygulamada bazan örtülü olarak da verilmekte ve geçerli sayılmaktadır.

Gemi adamları ve işveren sıfatıyla donatan, hizmet sözleşmesinin içeriğini (daha açık bir deyimle çalışma ve sözleşme koşullarını) Borçlar Kanununun 319 ncu maddesi uyarınca serbestçe belirleyebilirler. Ancak; saptanan hizmet koşullarının, mevzuatın ve ahlâk esaslarının belirlediği sınırlar içinde düzenlenmiş olması zorunludur (DİK, mad.19, 20, 319). Bu sınırların en önemlileri Deniz İş Kanununun kapsamına giren gemi işletmelerinde uygulanmaları zorunlu, iş sözleşmelerine ve akdin feshine ilişkin kurallardır.

2. Gemi Adamlarının Sorumlulukları

Gemi adamı; deniz iş sözleşmesine göre (kaptan, gemi subayı, lostromo veya ateşçi olarak) görmekle yükümlü olduğu işi mesleği gereği kendisinden beklenen normal bilgi ve yetenekle uygun özenle görmek zorundadır. Aksi halde, kasıt veya ihmal ve dikkatsizlikle donata verdiği zararlardan sorumludur(BK, mad.321)[544].

---

544 Ayrıca bak. İzveren A., Sorgfaltshaftung und Schadenersatz im Dienstvertrag, Zürich, 1952.

Gemi adamlarının bu sorumluluğu, gerek bizzat donatan ve gerekse kusurlu hareketleriyle üçüncü kişilere verdikleri zararları da kapsar. Zira TTK.nun 947 nci maddesi hükmünce, gemi adamlarının görevlerini yaparken kusurlu davranışlarıyla üçüncü kişilere verdikleri zararlardan esasen donatan sorumludur[545]. Gemi adamlarının kendilerinden beklenen yetenek (iş ehliyeti), Gemi Adamlarının Yeterliği ve Sayısı Hakkındaki Tüzük hükümlerine göre saptanır.

Gemi adamlarının zaman (iş süresi) yönünden hizmet yükümlülükleri, genel olarak Deniz İş Kanununun 26 ncı maddesinde saptanmıştır. Buna göre iş süresi; günde sekiz ve haftada kırk sekiz saat olup, bu süre haftanın iş günlerine eşit olarak bölünerek uygulanmalıdır. İş süresi, gemi adamının iş başında çalıştığı veya vardiya tuttuğu süredir. Donatan veya onun yerine kaptan, gemi adamının vardiyalarıyla yemek ve dinlenme zamanlarını bir çizelge ile belirtmek ve bunu gemi adamlarının görebilecekleri bir yere asmak zorundadır (DİK, mad.26). Bununla beraber toplu iş sözleşmeleriyle, bu esaslar değiştirilmemek üzere iş sürelerine ilişkin ayrıntılı hükümler de düzenlenmektedir.

3. Gemi Adamlarının Hakları

Gemi adamlarının hakkı olan ücret, onların donatanla yaptıkları sözleşmeyle saptanır. Bununla beraber toplu iş sözleşmeleriyle kararlaştırılmış aynı işkoluna ilişkin ücretin ödenmesi zorunludur. Ücretlerin sözleşmeoe saptanan zaman, yer ve dönemlerde donatan veya vekili tarafından tam olarak ödenmesi zorunlu olmakla beraber donatan, haklı bir sebep olmaksızın görevini yapmayan gemi adamına bu durumu kanıtlamak şartıyla çalışmadığı süreye ait ücreti ödemekle yükümlü değildir (DİK, mad.29).

Donatan ayrıca gemi adamlarına, yasada öngörülen sürelerden fazla çalışma için; fazla mesainin her saatine ödenecek normal çalışma ücretinin saat başına düşen miktarı %25 oranında artırılarak bulunacak

---

545 bak. yukarıda § 1, II, § 5.

miktardan az olmamak kaydıyla fazla çalışma ücreti ödemekle yükümlüdür. Ancak yasanın 28 inci maddesinde fazla çalışmadan sayılmayan durumlar dört bent halinde yazılıdır (DİK, mad.28).

Gemilerin seferde olmaları nedeniyle deniz iş ilişkilerinin özellikleri bakımından, gemi adamlarına ücretlerinin ödenmesi yanında onların yemek ve barınma yerlerinin de işveren (donatan) tarafından sağlanması çok önemli bir zorunluluktur. Zira gemi, gemide çalışanın konutu gibidir. Bu nedenle Deniz İş Kanunu, kapsamına giren ticaret gemilerinde yemek servisi kurulmasını zorunlu kılmıştır. Donatanlar, gemi adamlarını hizmete başladıkları günden hizmetten çıkış anına kadar bedelsiz (yani karşılıksız) olarak yemek vermekle yükümlüdürler. Zorunlu sebeplerle bu kuralın uygulanamadığı durumlarda yemek bedelinin para ile karşılanması gerekir (DİK, mad.33).

Aynı suretle donatan; gemi adamlarına hizmete giriş anından hizmetten çıkış tarihine kadar gemideki rütbeleri ve geminin büyüklüğü ile uygun olmak şartıyla bedelsiz barınma yeri sağlamakla yükümlüdür (DİK, mad.34).

Bütün bu hükümlerden başka Deniz İş Mevzuatı; gemi adamlarının hakları bakımından onların korunması konusunda yıllık ücretli izin (DİK, mad.40) hakkı gibi hususlarda çeşitli hükümleri içermekle beraber, gemi adamlarının korunması yönünden konulan koruma kurallarının en önemlileri deniz iş sözleşmelerinin feshine ilişkin hükümlerdir.

4. Deniz İş Sözleşmesinin Feshi

Gemi adamlarının belirli bir süre veya sefer için donatanla yaptıkları hizmet sözleşmesi, sözleşmede aksine bir hüküm olmadıkça ayrıca taraflarca feshi ihbara (yani bildirime) gerek olmaksızın bu belirli sürenin veya seferin sonunda son bulur (BK, mad.338). Belirli sürenin veya seferin sonunda her iki tarafın da susması halinde bu durum örtülü kabul sayılarak sözleşme aynı süre veya sefer için uzatılmış sayılır (BK, mad.339; DİK, mad.8). Fakat belirli olmayan

bir süre için yapılan sözleşmelerde ise, ilk önce BK. nun 340 ıncı maddesinin 2 nci fıkrası kuralına göre sözleşme, her iki tarafça ihbardan sonra girecek ikinci haftanın sonu için feshedilebilir. Ancak; Deniz İş Kanununun kapsamına giren gemi işletmelerinde belirsiz bir süre için yapılan iş sözleşmesi, gemi adamının işe alınmasından itibaren altı ay geçmedikçe ve onbeş gün önceden feshin ihbarı yapılmadıkça taraflarca feshedilemez (DİK, mad.16).

Öte yandan gerek donatan ve gerekse gemi adamı BK.nun 344. vd., madddeleri kurallarına göre; belirli veya belirsiz süreli veya sefer üzerine yapılan hizmet sözleşmelerini haklı (ve zorunlu) sebeplerden ötürü feshedebilirler. Deniz İş Kanununun kapsamına giren gemi işletmeleri için, aynı yasanın 14 üncü maddesiyle donatan ve gemi adamları yönlerinden bu haklı sebepler deniz işletmesinin özellikleri gereği açıkça belirtilmiştir. Donatan veya vekili yahut kanuni temsilcisi sıfatıyla kaptan tarafından deniz iş akdi aşağıdaki hallerde her zaman ve hiç bir önele yani bildirime gerek olmadan feshedilebilir:

a) Gemi adamının herhangi bir limanda geminin hareketinden önce hizmete girmemesi,
b) Gemi adamının gemide hizmet görmesinin (tutukluluk, hapis vb. sebeplerle) imkansız hale girmesi,
c) Gemi adamının donatana, temsilcisine ve kaptana karşı yasa veya yönetmelik hükümlerine göre aykırı davranışlarda bulunması,
ç) Gemi adamının donatana, temsilcisine veya kaptana karşı denizcilik usul ve teamülllerini ağır suretle ihlal etmesi veya ahlâk ve adaba aykırı davranışı,
d) Gemi adamının genel olarak deniz iş akdi hükümlerine aykırı davranışları (DİK, mad.14, I).

Öte yandan gemi adamı da deniz iş akdini önelsiz ve bildirimsiz olarak aşağıdaki hallerde her zaman feshedebilir.

a) İş ücretinin yasaya veya toplu iş sözleşmesi şartlarına aykırı

olarak ödenmemesi (ki buraya iaşe ve ikamet şartlarına uyulmaması halleri de dahildir).

b) Donatan veya vekilinin yahut kaptanın gemi adamına karşı yasa veya iç tüzük hükümlerine aykırı davranmaları veya denizcilik usul ve teamüllerini ağır surette ihlal etmeleri yahut ahlâk ve adaba aykırı fiil ve davranışları.

Gerek donatan ve gerekse gemi adamı şu hallerde de deniz iş akdini önelsiz ve bildirimsiz fesih hakkına sahiptirler:

a) Gemi herhangi bir sebepten otuz günden fazla bir süre seferden kaldırılırsa,

b) Gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalık veya sakatlık,

c) Ayrıca geminin kaybı (ziyaı), terk edilmesi veya savaş ganimeti ilan edilmesi yahut Türk bayrak hakkının değişmesi hallerinde de deniz iş akdi kendiliğinden feshedilmiş sayılır (DİK, mad.14, II-III ve IV).

Yukarıda açıklanan durumlar yasada yazılı olmakla beraber, uygulamada çok daha değişik haller için yerli ve yabancı mahkeme içtihatlarına bakılmalıdır.

Deniz iş sözleşmesinin ve dolayısıyla deniz çalışma ilişkilerinin sona ermesi, deniz işçisi olan gemi adamlarının işlerinin özelliği yönünden çeşitli sosyal önlemlerle ve emredici hükümlerle korunmalarını zorunlu kılmaktadır. Bu durum özellikle Deniz İş Kanununun kapsamına giren gemi adamlarının çalışma ilişkilerinde görülmektedir. Zira gemi adamının işyeri, öteki kara işçilerinden farklı olarak denizde hareket eden bir taşıttır.

Hareket halindeki bu işyerinin işçinin karada ikamet ettiği bölgeden çok uzaklarda bulunduğu bir sırada iş sözleşmesinin sona ermesi gemi adamını çoğu kez büyük maddi zorluklar içinde

bırakır[546]. Bundan ötürü deniz iş akdinin yurtdışında (yani geminin bağlama limanı dışında) son bulması halinde işveren veya vekili ve çoğu kez kaptan, gemi adamını geminin bağlama limanına iade etmek ve bunun için gerekli bütün masrafları karşılamak zorundadır. Bu masraflar yol parası, gerekli durumlarda hastane, tedavi, otel ve yemek masraflarıdır (DİK, mad.21)[547].

Bununla beraber hizmet sözleşmesinin gemi adamının kusurlu bir eylemiyle feshi halinde işveren veya vekili yapılan bu iade masraflarını gemi adamından isteyebilir, yani bu durumda ilk önce masrafların karşılanması zorunlu olup, diğerinin kusuru halinde geri istenebilecektir.

Yabancı gemi adamıyla yapılan deniz iş akdinin feshi halinde de, yabancı deniz işçisinin yurtdışında dahi ikametgahının bulunduğu mahal limanına iadesi zorunludur (DİK, mad.21). Donatan veya vekilinin yahut kaptanın iade zorunluluğuna uymamaları halinde, gemi adamı yurda dönmek için yaptığı yol, iaşe vs. masrafları ve ayrıca onbeş günlük ücreti tutarında bir tazminatı da işveren veya vekilinden isteyebilir (DİK, mad.24).

---

546 İzveren A., 1974, sf.185.
547 İzveren A., 1974, sf.186.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ TİCARET SÖZLEŞMELERİ

(Deniz Ticaret Sözleşmelerine Genel Bir Bakış)

Deniz ticaretinin (belirli bir ticari faaliyet olarak) esas unsurunu ve amacını oluşturan, *denizde kazanç elde etmeye yönelik işlemler* çeşitlidir. Bunlar özellikle ilk bakışta klavuz işleri, ücret karşılığı gemi çekme veya kurtarma ve yardım işleri, deniz ticaretinde simsarlık (broker'lık, tellallık) veya acentalık gibi aracılık faaliyetleri ile denizaşırı satışlar gibi gruplara ayırmak olanaklıdır. Fakat; denizde kazanç elde etmeye yönelik işlemlerden deniz ticaretinde en çok rastlananları ve dolayısı ile en önemli grubu oluşturanı,kuşkusuz eşya ve yolcu taşıma işleridir. Eşya ve yolcu taşıma işlerinde; belli kişiler girişimci sıfatı ile deniz taşımasında ücret karşılığı eşya ve yolcu taşıma yüklenimine girmek suretiyle denizde kazanç sağlamaya çalışırlar. Deniz ticaretinde bu tür yüklenimleri içeren sözleşmeler, eşya ve yolcu taşıma sözleşmeleridir.

Deniz ticaretinde gemilerle eşya ve yolcu taşıma sözleşmeleri, içerikleri bakımından (ve özellikile sözleşme hukuku, yani Borçlar Hukuku yönünden nitelikleri itibariyle) en geniş anlamda iş yapma sözleşmeleridir[1] Bu sözleşmeler,Borçlar Kanununun 431 nci vd maddeleri ile Ticaret Kanununun 762 nci vd maddelerinde düzenlenen taşıma sözleşmelerinin esas itibariyle deniz ticaretine ilişkin özel birer türünden başka bir şey değildir. Taşıma sözleşmelerinde taşıyıcı, Ticaret Kanununun 762 nci maddesine göre; ücret karşılığında yolcu ve eşya (yük) taşıma işlerini üzerine alır. Ancak; deniz ticaretinde gemilerle eşya ve yolcu taşıma işleri belli bir özellik taşımaktadır. Bundan dolayı bu işlere ait sözleşmeler Ticaret Kanununun 1016 ncı vd. maddeleri

---

[1] bak.Guhl T., 1944, sf.324 vd.

hükümlerine tabidir[2]. Denizde eşya ve yolcu taşıma yüklenimini içeren sözleşmeler doğrudan doğruya denizde kazanç sağlamaya yönelik esas deniz ticaret sözleşmeleridir. Bundan dolayı bu tip sözleşmelere ilişkin hükümler, Ticaret Kanunumuzun deniz ticaret sözleşmelerine ayrılan 4 üncü faslının 1 nci ve 2 nci kısımlarında yer almaktadır.

Ticaret Kanunumuzun deniz ticareti sözleşmelerine ilişkin 4 üncü faslının 3 üncü ve 4 üncü kısımları ise, deniz aşırı satış ve deniz ödüncü sözleşmelerine ayrılmıştır. Özellikle denizaşırı satış sözleşmeleri doğrudan doğruya denizde kazanç sağlanması ile ilgili işlemler olmayıp, genel olarak ticari satış sözleşmelerinin birer özel türüdür. Kanun Koyucu bu sözleşmeleri (sırf deniz ticaret hukuku kurallarının uygulanması bakımından) bazı pratik düşüncelerle deniz ticaret sözleşmeleri bölümüne sokmuş bulunmaktadır[3]. Bununla beraber; *deniz ticaret sözleşmeleri nitelikleri bakımından taraflar arasında borç ilişkisi doğuran birer sözleşme olmaları sebebiyle en geniş anlamda sözleşme hukukunun özel bir kısmını oluşturur.* Bundan dolayı deniz ticaret sözleşmelerinin yapılması değiştirilmesi veya feshi gibi hallerde Ticaret Kanununun özel hükümleri yanında Borçlar Kanununun sözleşmelere ilişkin genel hükümleri de uygulama alanı bulur. Diğer yandan; deniz ticaret sözleşmeleri, sadece Ticaret Kanununun 4 üncü faslında düzenlenenlerden ibaret olmayıp çok çeşitlidir. Bunlardan deniz ticaretinde en çok rastlanan dört grup kanunda yer aldığından, incelemelerimiz de (deniz ticaretinde aracılık sözleşmeleriyle birlikte) bunlara yönelik olacaktır.

---

[2] TK.mad.764'ün açık hükmü uyarınca taşımaya ilişkin genel hükümlerle (TK.mad. 762-815) kara yoluyla eşya taşımasına ait hükümlerin (TK.mad.768-797) denizde taşımaya yönelik işlerde uygulanmaları olanağı yoktur. Başvurulması gerekli hükümler anılan yasanın 4.kitabında düzenlenmiş bulunan deniz ticaretine ilişkin hükümlerdir. Y.11.HD., 17.01.1980, 1/133 Eriş G., 1990, sf.359.

[3] bak.Hükümet Gerekçesi, No.41.

1.Kısım
EŞYA TAŞIMA VE NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

§ 9
NAVLUN SÖZLEŞMELERİ VE TÜRLERİ
SÖZLEŞMENİN YAPILMASI

I. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI

Navlun sözleşmesi (Seefrahtvertrag, contrat d'affretement, maritime contract of affreightment) ile taşıyan, bir ücret karşılığında eşyayı deniz yoluyla bir yere taşımayı üstlenir[4]. Bir deniz ticaret hukuku deyimi olarak "Navlun" kelimesi dilimizde yük veya eşya ve aynı zamanda belirli eşyanın "taşıma bedeli, ücreti" anlamında kullanıldığı için, denizde eşya taşıma sözleşmesi de "Navlun Sözleşmesi" olarak sınıflandırılmaktadır. Navlun kelimesinin dilimizde Rumca "gemi ücreti" anlamında kullanılan "navlun" teriminden geçtiği kaydedilmekte ise de[5]; aynı deyimin İtalyanca "nolo, navlun" deyiminden deniz hukukumuza geçmiş olması kuvvetli bir olasılıktır. Kaynak Alman Ticaret Kanununda "Fracht= yük, yük bedeli" ve "Frachtvertrag= navlun sözleşmesi" deyimleri de aynı anlamda kullanılır.

Navlun sözleşmesinin bu tanımına göre taşıma işinin denizde yapılması gereklidir. Kara, hava, nehir ve göl taşımacılığı navlun sözleşmesi konusu olamaz. Bununla beraber yolculuğun egemen kısmının denizde geçmiş olması yolculuğun deniz yolculuğu olarak

---

[4] Çağa T., Deniz Ticareti Hukuku, C.II, İstanbul, 1988, sf.1 vd.; Tekil F., Deniz Hukuku, İstanbul, 1993, sf.157 vd.; Kender R. - Çetingil E., Deniz Ticaret Hukuku, İstanbul, 1992, sf.91 vd.; Okay M.S., Deniz Ticareti Hukuku, C.II, İstanbul, 1971, sf.1 vd.; TK.mad.1016.

[5] Türk Lugatı, C.4, sf.474.

nitelendirilmesi için yeterlidir[6]. Taşıma mesafesi önemli değildir. Liman içi taşımalar da navlun sözleşmesidir. Taşıma işi ücret karşılığında[7] gemi ile yapılmalıdır. Gemi niteliğini taşımayan bir araç ile örneğin salla yapılan taşıma navlun sözleşmesi konusu değildir. Taşımanın konusu (yük) olmalıdır. Bundan amaç yalnız ticari eşyalar değil taşınabilir bütün maddi şeylerdir: Canlı hayvanlar ve cenaze de buraya girer[8]. İnsanların taşınması navlun sözleşmesi değil, yolcu taşıma sözleşmesi konusudur[9]. Son olarak navlun sözleşmesinden sözedebilmek için, taşıyanın eşyanın zilyetliğini (elmenliğini) elde etmiş olması zorunludur.

1- Taşıyan

Akdedilen birçok navlun sözleşmelesinde taşıyan (Verfrachter, carrier), çoğu kez donatandır ve taşıma işinin yerine getirilmesini kendi nam ve hesabına üzerine alır. Donatan kavramı da burada geniş anlamda anlaşılmalıdır, yani donatan veya bir donatma iştiraki de söz konusu olabilir[10]. Bu itibarla Ticaret Kanununun 946 ncı vd. maddeleri anlamında kendi gemisini (Reeder) veya kendisinin olmayan bir gemiyi deniz ticaretine tahsis eden kimse (Ausruster) ya da bir donatma iştiraki, uygulamada çoğu kez yaptığı bir navlun sözleşmesi hükümlerine göre taşıyan (Verfrachter) sıfatını alır. Fakat bunlar dışında denizde yük taşımayı üstlenen eden herhangi bir kimse de taşıyan sayılır.

Navlun sözleşmesinin bu tanımından anlaşılacağı üzere sözleşmenin niteliği gereği taşıyan, taşınması gereken eşyayı yolda yardımcıları aracılığıyla koruma ve belli bir limanda teslim etmekle yükümlüdür. Böylece taşınacak eşyanın kabulü (tesellümü), korunması ve teslimi

---

6 Tekil F., 1993, sf.159.

7 Ücretsiz olarak yapılan taşımalar navlun sözleşmesi konusu değildirler. Bu konuda bak.Franko N., Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara, 1992.

8 Çağa T., 1988, sf.2.

9 bak.§ 16.

10 bak. § 5 ve § 6.

eylemleri, eşyanın sevki ile birlikte bir bütün oluşturur ve bu hususlar da navlun sözleşmesinde taşıyanın başlıca yükümlülükleridir[11]. Fakat bazen yükün yapısı bakım ve koruma gerektirmeyebilir. Buna örnek olarak atık maddelerin, çöplerin açık denize dökülmek üzere taşınması gösterilebilir[12].

2- Taşıtan

Navlun sözleşmesi ile taşıma yükleniminde bulunan taşıyan (Verfrachter, carrier)'ın karşısında sözleşmenin diğer tarafı Taşıtan (Befrachter, affrèteur, freighter veya shipper) yer alır ve taşıyana navlun (Fracht, fret, freight)'un ödenmesi ile yükümlüdür.

Navlun sözleşmelerinde taşıtan, kara taşıma sözleşmelerinde bu sözleşmenin bir tarafı olan "Gönderen"in karşılığıdır[13]. Taşıtan, aşağıda görüleceği üzere navlun sözleşmesinin bir türü olan çarter sözleşmelerinin bazı belirli tiplerinde kiracı (Charterer) olarak görünür. Taşıtanın yükün sahibi olması gerekmez. Bir kimse, örneğin deniz ticareti komisyoncusu[14] başkasının malının taşınmasını seğlamak için taşıyanla navlun sözleşmesi yapabilir. Bu halde taşıtan, malın sahibi değil, komisyoncudur.

3- Yükleten

Navlun sözleşmelerinde yükle ilgili bir kişi olarak; deniz ticaret hukukunda taşıyan ve taşıtandan başka bir de yükleten (Ablader, chargeur,shipper) görünmektedir[15]. Yükleten, akdedilen bir navlun sözleşmesi gereğince veya istisnai olarak bu tür bir sözleşme hükmü olmadan gemiye veya taşıyana, taşınacak eşyayı veren eden kimsedir. Yükleten, bizzat taşıtan olabileceği gibi; taşıtan namına ve taşıtanın

---

11 Wüstendörfer H., 1950, sf.225.

12 Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.83.

13 Abraham H.J., 1956, sf.82; Wüstendörfer H., 1950, sf.225.

14 bak.§ 21, IV.

15 bak.Çağa,T.1998, s.3; Okay, M.S. 1971, sf.15 vd; Kender R.-Çetingil,E., 1992, sf.83.

bağımsız bir temsilcisi olarak hareket eden üçüncü bir kişi de olabilir[16]. Bu üçüncü kişi taşıtanın elemanı olarak hareket ettiği takdirde yükleten sıfatını kaybeder. Taşıtanla yükleten arasındaki iç ilişki bir alım-satım, komisyon, taşıma veya bir vekalet sözleşmesine dayanabilir. Dış ilişkide yükleten ilk önce taşıyana karşı taşıma sözleşmesinin tarafı değildir ve sadece taşıtanın vekili sıfatı ile yükün gemiye sevki ve yüklenmesi için yetkili bir temsilcisidir. Fakat yükletenin taşıyanla taşıtan arasındaki sözleşmeyi feshe yetkisi yoktur[17]. Daha sonra ve özellikle de gemi sefere çıkınca yükleten, seferle ve yükle ilgili kişi sıfatını kazanır ve geminin kaptanı, Ticaret Kanununun 973 üncü maddesine göre taşıtanla birlikte yükletene karşı da sorumludur[18]. Diğer yandan yükleten; Ticaret Kanununun 1097 nci maddesi hükmünce konşimento istemek ve 1108 inci maddeye göre de konşimentoda yazılı malların teslimini veya iadesini talep etmek yetkisine de sahiptir. Aynı şekilde konşimento uyarınca gönderileni belirlemek, yükün güverteye yüklenmesine izin vermek (TK.mad. 1029), yükün tekrar boşaltılmasını ve iadesini istemek (TK.mad.1108) hakları da taşıtana değil yükletene ait haklardır. Böylece genellikle yükleten durumunda olan denizaşırı satıcıların gönderdikleri malların bedelleri güvence altına alınmış olmaktadır. Zira FOB (free on board)[19] ve FAS (free alongside ship) şeklinde yapılan denizaşırı satışlarda navlun sözleşmesini alıcı yapar. Malın bedeli de çoğu kez taşıma işi bittikten sonra ödenmektedir. Bu itibarla deniz aşırı satıcı, sahip olduğu yükleten sıfatıyla bu tasarruf yetkisine dayanarak alıcının mal bedelini ödemesini garanti altına almış olmaktadır[20].

4- Gönderilen

Navlun sözleşmelerinde taşıtan veya yükleten tarafından belirli bir limanda yükü kabul ve tesellüm edecek bir kişi gösterilir. Bu kişi

---

16 bak. Wüstendörfer, H,1950, sf.225.
17 bak.Okay M.S., 1971, sf.17.
18 bak.Abraham H.J., 1956, sf.83.
19 bak. § 18.
20 Çağa T., 1988, sf.4; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.83.

konşimentoda belirlendiği zaman malı teslim alacak kişi, bu konşimentoyu haklı bir sebebe dayanarak elinde bulunduran kişidir[21]. Yükün teslimini istemek hakkına sahiptir. Konşimento düzenlenmeyen hallerde ise BK.mad.111/2 anlamında üçüncü kişi yararına bir sözleşme sayılan navlun sözleşmesi gönderilene aynı talep hakkını sağlamaktadır. Malı teslim alıncaya kadar gönderilenin taşıyana karşı hiç bir yükümlülüğü yoktur. Ancak gönderilen yükü teslim almakla navlun ve navlun teferruatından olan tüm masraflarla sürastarya bedeli borçlusu durumuna girer[22]. Malı teslim alacak kişi bazen taşıtan veya yükleten de olabilir. Fakat uygulamada çoğu kez denizaşırı alım-satımla uğraşan bir ticari kurum veya komisyoncu olarak görünür. Bununla beraber; navlun sözleşmesinin hukuki yapısı bakımından yükü teslim alacak ayrıca bir kişinin varlığı sözleşmenin esaslı bir unsurunu oluşturmaz. Navlun sözleşmesinde gönderilen hiç bulunmayabileceği[23] gibi bir yükün gönderileninin birden çok olması da olanaklıdır[24].

II. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TÜRLERİ

Kaynak Alman Hukukunda olduğu gibi; Ticaret Kanunumuz da iki tür navlun sözleşmesi tanımaktadır:

1- Çarter Sözleşmesi

Çarter Sözleşmesi (Chartervertrag) ile geminin tamamı veya bir kısmı ya da belli bir yeri taşıtana tahsis edilerek denizde eşyanın taşınması üstlenilir (TK.mad.1016, bent 1). Böylece; çarter sözleşme-

---

[21] bak. § 12, III, 2 ; Taşıyanın gönderilene karşı sorumlu tutulabilmesi için onun konşimentoda gönderilen olarak gösterilmesi ve ayrıca gönderilenin konşimentonun hamili bulunması gereklidir. Y.TD., 23.01.1971, 2783/ 359, Eriş G., 1990, sf.356.

[22] Çağa T., 1988, sf.5; Okay M.S., 1971, sf.20.

[23] Örneğin deniz ortasına dökülmek veya imha edilmek üzere taşınan çöp veya atıkların taşınmasında olduğu gibi. Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.84.

[24] Konşimento içeriğinin "Delivery Order"lerle bölümlere ayrılması halinde durum böyledir. Bu halde her bir gönderilen malın kendi hissesine düşen kısmı için gönderilen hak ve borçlarına sahip olur. Okay M.S., 1971, sf.20.

sinin konusu, eşya taşınması için geminin hacım itibariyle belli bir alanının (tamamının veya belli bir yerinin) taşıtana tahsisidir (Raumfrachtvertrag). Navlun sözleşmesinde taşıtana tahsis edilen bu alanın büyüklüğü bakımından; sözleşmenin konusu geminin tamamı ise **tam çarter** (Ganz.od. Vollcharter), geminin bir kısmı (örneğin baş veya arka ambarlarından 2 No.lu ambar) tahsis edilmişse **kısmî çarter** (Teilcharter, affrètement partiel) sözleşmesi sözkonusudur. Bundan başka çarter sözleşmeleri geminin tahsis tarzına göre de şu türlere ayrılmaktadır:

a) Yolculuk Çarteri (Reisecharter): Çarter sözleşmesi tam veya kısmı çarter olarak belirli bir sefer (örneğin 2000 ton pamuk İstanbul/Hamburg) veya kombine sefer için (5000 ton pirinç İstanbul/Bremen ve dönüşte 5000 ton makine ve yedek parça Rotterdam/İstanbul tarzlarında da) kararlaştırılabilir (Sefer çarteri, Reisecharter). Çarter sözleşmelerinin uygulamada en çok karşılaşılan bu türlerinde navlun, tek veya kombine (gidiş-dönüş) sefer (basit veya mürekkep yolculuk) için kararlaştırılır (TK.mad.1040, 1042).

Yolculuk (Sefer) Çarter'i (Reisecharter, trip veya voyage charter) denilen bu sözleşme ile gemi, personeli ve donanımı ile birlikte gemiyi tutana (charterer) tahsis edilmektedir. Burada geminin teknik ve ticari yönetimi donatanın elinde kalmaya devam etmektedir. Bu nedenle seyahatin arıza nedeniyle kesilmesinin sonuçlarına gemi sahibi (donatan) katlanacaktır. Çoğunlukla yakıt, donanım, liman, römorkaj, kılavuzluk, kurtarma ve yardım masrafları da donatana ait olmaktadır[25].

b) Zaman Çarteri (Zeitcharter, time charter): Zaman çarterinde ise gemi, belirli bir süre için yine belirli bir hat veya bölgede kullanılmak üzere ya da belirli bir veya birkaç sefer için taşıtana tahsis edilir, fakat navlun belirli bir süre için kararlaştırılır. Tam çarter olarak zaman üzerine yapılan navlun sözleşmeleri kira karakterini haizdir. Zaman çarteri, şeklinde yapılan navlun sözleşmeleri, sürekli mal ithalat ve

---

[25] bak.Maraist L.F., Admiralty, St.Paul-Minesota, 1992, sf.53 vd.; Tekil F., 1993, sf.139; Grime R., Shipping Law, Londra, 1978, sf.83 vd.

ihracatında başvurulan en uygun taşıma sözleşmesidir. Zira bu sözleşmeler bir yandan daha önceden yaklaşık bir şekilde belirlenen mal kitlelerinin deniz yolu ile gönderilmesine tahsis edilecek elverişli gemilerin önceden elde bulundurulmasını sağladıkları gibi diğer yandan, taşıma ücretlerinde bir dereceye kadar sabit ve yerleşmiş bir fiyat oluşmasına katkıda bulunarak taşıtan firmaları ani piyasa değişimlerinden korurlar. Bu tür çarter sözleşmesinde de gemi, personeli ve donanımı ile birlikte tahsis edilmekte, ancak geminin teknik yönetimi gemi sahibi donatanda kalmaya devam ederken, ticari yönetim gemiyi tutana (charterer) devredilmektedir[26]. Bu kişi gemi ile kendi yükünü taşıyabileceği gibi başkalarına ait yükleri de taşıyarak denizde taşıma işi yapabilir. Bu takdirde kendi taşıma işi nedeniyle taşıyan sıfatı ile taşıyana ait hak ve yükümlülüklere sahip olur. Yolculuk (Sefer) çarterinde dahi çartererin gemiye ticari bakımdan başkalarına ait yükü denizde taşınması halinde de adı geçen çarterer yani kiracı taşıyana ait hak ve yükümlülükleri üstlenmiş olur.

c) Çıplak Kiralama: Bunların yanısıra deniz hukuku alanında da Borçlar Hukuku anlamındaki kira sözleşmesi mevcuttur. Bir gemi sahibinin gemisini personelsiz **çıplak** olarak bir ücret karşılığında bir süre başkasının kullanımına terketmesi halinde durum böyledir. Buna uygulamada çıplak kiramala (Bare-boat charter, location veya affrètement en coque nue) adı verilmektedir. Anglo-sakson hukukunda geliştirilmiş olan ve Demise Charter olarak adlandırılan kiralama da aynıdır. Bunda da gemi çıplak olarak kiraya verilmekle beraber sözleşmeye konulan hükümlerle (management agreement clause) kiraya veren, kiracının temsilcisi olarak ve onun hesabına gemiyi donatmak, tamir ettirmek ve gemi adamlarını tutmak görevini maktu bir ücret

---

[26] bak.Maraist L.F., 1992, sf.50 vd.; Tekil F., 1993, sf.124, 128, 137 vd.; Çağa T.b, 1988, sf.8; Werner A.R., Traité de Droit Maritime, Geneve, 1964, sf.273; Genellikle time-charter sözleşmelerinde geminin ticari olarak işleltilmesi ile ilgili tüm masraflar charterer'a, geminin tamiri, bakımı, personel giderleri ve sigorta masrafları gemi sahibine ait olmaktadır. Bu itibarla time-charter şeklindeki mukavele geminin devri olarak nitelendirilemez. Y.11.HD., 9.11.1983, 4532/5431 Eriş G., 1990, sf.1460; Zaman Çarteri hak.bak., Grime R., 1978, sf.95 vd.; Çakalır Y., Zaman Çarteri, İstanbul, 1989.

karşılığında üzerine alır. Keza geminin personeli ile birlikte fakat hizmet sözleşmelerinin de devri suretiyle başkasına kiralanmasında da durum aynıdır. Tüm bu hallerde geminin gerek teknik, gerekse ticari yönetimi tümüyle kiracıya geçmektedir[27]. Bu durumdu kiracı, gemi işletme müteahhidi durumuna girer. 3. kişilere karşı donatan gibi sorumlu olur (TK.mad.946).

2- Kırkambar Sözleşmesi

Navlun sözleşmelerinin ikinci grubunda sözleşme konusu, **parça mal** olan belirli eşyanın ücret karşılığı denizde taşınmasının üstlenilmesidir (TK.mad.1016, bent 2). Bu tip sözleşmeler bizde uygulamada, kanun diline de geçmiş olan "Kırkambar Sözleşmesi" deyimi ile anlatılmaktadırlar. (Stuckgutfrachtvertrag). Parça mal, sözleşmenin içeriği olarak sadece belli adette parçalar halinde değil, aynı zamanda geniş anlamda belli partiler halinde mal kitleleri olarak da anlaşılmalıdır. Örneğin büyük sandıklar içinde yüz ton makine parçası olabileceği gibi, yüz sandık portakal veya bir parti halinde 500 ton buğday veya 500 varil içinde 100 ton ham petrol de sözleşmenin konusu olabilir.

Kırkambar sözleşmesinde, yukarıda görüldüğü üzere; sözleşmenin konusu ve içeriği çoğunlukla taşınması üstlenilen yük kitlesine göre belirlenir. Ön planda olan gemi değil taşınacak olan yüktür. Kırkambar sözleşmesinde de yükü taşıyacak gemi belirlenir. Fakat taşıyan, özel izin verilmedikçe güverte dışında olmak üzere yükü geminin istediği herhangi bir yerine yükleyebilir. Kırkambar sözleşmesi düzenli posta seferi yapan hat (liner) gemilerin kullandığı tip navlun sözleşmesidir.

Buna karşılık çarter sözleşmesinde ise; akdin içeriği taşıma (deniz) aracının tahsis edilen belirli hacmine göre belirlenir. Kuşkusuz her iki grup navlun sözleşmesinin konusu da, deniz yoluyla belli bir

---

27 bak.Çağa T., 1988, sf.12; Tekil F., 1993, sf.123, 124; Maraist L.F., 1992, sf.47; Rodière R., Droit Maritime, Paris, 1963, sf.205.

mal kitlesinin taşınmasıdır. Bununla beraber, her iki tip sözleşme grubu özellikle sözleşmenin yapılması ve belge ile kanıtlanması gibi bazı özellikleriyle birbirinden ayrılırlar.

III. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN YAPILMASI

Hukukumuzda navlun sözleşmelerinin yapılması (in'ikadı) -Alman Hukukunda olduğu gibi[28]- özel bir şekle tabi değildir; yani burada şekil, sözleşmenin kurulması bakımından kurucu (konstrüktif) bir unsur ve koşul değildir. Uygulamada çoğu kez büyük mal kitlelerinin sevk edilmek üzere gönderileceği önceden taşıyana veya acentalarına bildirilir ve taşıyan firma bu tür bildirimleri kaydeder[29]. Esasen konişmentolarda yazılı "genel taşıma koşulları" uygulamada genellikle önceden bilindiği için, bu gibi bildirim ve kabuller geçici oldukları bildirilmedikçe "sözleşmenin kurulması" biçiminde yorumlanmalıdır. Aynı şekilde; malın gönderileceği hususunda taşıyana önceden bir bildirimde bulunmadan da gemiye sevki halinde taşıtan veya yükletene, yükün teslim alındığı sırada geçici bir makbuz verildiği takdirde (TK. mad.1097) sözleşme yapılmış sayılır. Bu ikinci duruma çoğunlukla küçük ölçüde mal taşınmasında rastlanmaktadır. Kuşkusuz bu gibi haller, daha çok belli partiler halinde belli aralıklarla taşınan ve taşıma koşulları önceden belirli bulunan mal kitlelerinin taşınmasında sözkonusu olan navlun sözleşmelerinin yapılma biçimidir. Fakat bazan; taşıma aracı olan geminin belirlenmesi ve niteliklerinin sayılması, malın yükleme ve boşaltma zamanı, seyahat rotası ve navlunun ödeme şekli gibi sözleşmenin ayrıntısına ilişkin birçok noktaların belirlenmesi zorunlu olabilir. Bu takdirde taraflar sözlü veya yazılı bir şekilde sözleşmeyi belirleyebilirler. Yazılı şekil kuşkusuz, sözleşmeye açıklık ve kanıtlama bakımından kesinlik kazandırması gibi yararları nedeniyle tercih edilir. Bu hususlar navlun sözleşmesinin her

---

28 Abraham H.J., 1956, sf.84.

29 Bu kayıt üzerine taşıyan veya acentesince sözleşme koşullarının özetini taşıyan "booking note" isimli bir belge düzenlenerek verilir. Tekil F., 1993, sf.143; Çağa T., 1988, sf.15.

iki türü (yani çarter ve kırkambar sözleşmeleri) hakkında da aynı şekilde geçerlidir. Bununla beraber her iki sözleşmenin özelliklerine göre belgeye bağlanması bakımından farklı hükümler vardır.

1- Çarter Sözleşmesinde

Geminin tamamının veya bir kısmının ya da belli bir yerinin taşıtana tahsisinin sözleşme konusu yapıldığı çarter sözleşmelerinde[30] sözleşmeye açıklık getirilmesi ve sözleşmenin esası ve ayrıntıları üzerinde taraflar arasında sonradan uyuşmazlık çıkmasını önlemek için "çarter mukavelesi yapıldığında taraflardan herbiri, masrafını çekmek şartıyla, kendisine mukavele şartlarını ihtiva eden bir çarter parti (Chartepartie) verilmesini isteyebilir" (TK.mad.1017). Yukarıda da belirtildiği üzere; navlun sözleşmesinin yapılması bir şekle bağlı olmadığına göre çarter parti, sözleşmenin yapıldığını bildiren ve sözleşme koşullarını içeren ve dolayısıyla bu hususta kanıt oluşturan yazılı bir belgedir. Başka bir deyimle; çarter partinin, sözleşmenin kurulmasında esaslı bir unsur olarak kurucu bir etkisi bulunmamaktadır. Bu itibarla çarter parti yanında sözleşmenin ayrıntısına ilişkin sözlü anlaşmalar da bulunabilir. Çarter parti deyimi Latince carta partita (bölünmüş senet) sözünden gelmektedir. Ortaçağ'da navlun sözleşmeleri ortadan bölünmüş ve her parçası tarafların birinde kalan bu tür belgelerle kanıtlanırdı. Günümüzde çarter sözleşmeleri çok kere gemi simsarları (deniz ticareti tellalları, broker'lar)[31] aracılığı ve genellikle önceden hazırlanmış tip sözleşmeler (Standart formülerler) kullanılarak yapılırlar. Bu amaçla taraflar karşılıklı teleks'ler[32] veya "fixing letter" denilen belge ile sözleşmenin önemli özel koşulları ve kabul olunan tip sözleşmeye getirilecek değişiklikleri özet olarak belirlerler. (Uygulamada buna ingilizce yeniden özetleme anlamındaki recapitulate sözcüğünün kısaltılmışı olan recap denilmektedir) Bu

---

30 bak. § 9, II, 1.

31 bak. § 21, II.

32 11.HD.23.2.1982, 444/729; Y.11.HD. 2.6.1983, 2264/2867 Eriş G., 1990, sf.362.

belgeler daha sonra düzenlenecek tip sözleşmenin içeriği bakımından tarafları bağlar. Bu tip sözleşmeler donatanlar, yükleten birlikleri, sigortacılar vb. ilgililerin katıldıkları uluslararası kongrelerde hazırlanıp yayınlanmaktadır[33]. Bu tip sözleşmeler çeşitli bölgeler ve yükler için özel bir biçimde[34] ve genel kullanımlar için de genel bir biçimde hazırlanmışlardır. Örneğin çıplak kiralama için BIMCO tarafından hazırlanmış "BIMCO Standart Bare-boat Charter-Barecon, A."; sefer üzerine çarter için yine BIMCO tarafından hazırlanmış GENCON; zaman çarteri için ise BALTIME (Almanca adaptasyonu "Dentzeit") kullanımı yaygın olan genel biçimdeki tip çarter sözleşmeleridir. Çarter parti sözleşmenin taraflara tanıdığı ve yüklediği hak ve borçlar bakımından kanıt niteliğinde bir belge olduğuna göre, taraflarca imza edilmelidir. Uygulamada ise çarter parti, konişmentolarda olduğu gibi birden fazla suretler halinde düzenlenir[35]. Fakat çarter parti, konişmentoların aksine olarak kıymetli evrak değildir; tedavül (devir suretiyle elden ele dolaşma) kabiliyeti yoktur.

2- Kırkambar Sözleşmelerinde

Parça mal olan belirli eşyanın taşınması sözleşme konusu olan kırkambar sözleşmelerinde ise, belirli mesafeler ve limanlar arasındaki taşıma koşulları önceden bilinmektedir. Esasen önceden basılı konişmento formülleri ve genel tarife şartnameleri de taşıma koşullarına ilişkin genel hükümleri içermektedir. Malın taşınacağının önceden taşıyana bildirilmesi ile bu taşımanın taşıyan tarafından kabülü ve kaydı (booking note) halinde sözleşme kurulmuş sayılır. Burada; çarter sözleşmelerinde olduğu gibi bir çarter parti verilmesi sözkonusu değildir. Malın gemiye sevki üzerine düzenlenen bir yükleme veya tesellüm konişmentosu (TK.mad.1097), sözleşmenin kurulduğu hakkında yazılı bir belge olarak kanıt oluşturur. Konişmento

---

[33] Bu kongrelerin en önemlisi donatan ile brokerlerin teşkil ettikleri merkezi Kopenhag'da bulunan BIMCO, Baltic and International Maritime Conference'dir.

[34] bak.Çağa T., 1988, sf.14.

[35] bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.232.

düzenlenmesi de sözleşmenin kurulması bakımından yapıcı bir etki taşımamaktadır[36].

§ 10

SEFERE HAZIRLIK VE YÜKLEME İLE İLGİLİ KURALLAR

I. TAŞIYANIN; DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ GEMİ SAĞLAMAK YÜKÜMLÜLÜĞÜ

Navlun sözleşmesinin konusu belirli bir mal kitlesinin denizaşırı mesafelere taşınması olduğu için; taşıma aracı olan geminin nitelikleri, sözleşmenin özellikle deniz tehlikelerine karşı güvenle yerine getirilebilmesi bakımından özel bir önem taşır. Bundan dolayı Kanun Koyucu taşıyana, sözleşmenin yerine getirilmesine uygun gemi bulma külfetini yüklemiştir. Ticaret Kanunu'nun 1019 uncu maddesi hükmünce taşıyan, bütün navlun sözleşmelerinde taşıma aracı olan geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini sağlamakla (garanti etmekle) yükümlüdür (TK. mad.1019/1).

Denize, yola ve yüke elverişli gemi; taşıdığı yük ve seferin cereyan edeceği mevsim ve bölgelere göre, olağanüstü tehlikeler dışında, yolculuk sırasında meydana gelecek çeşitli tehlikelere karşı koyarak, seferi yükü ile birlikte selametle tamamlayacak nitelikte bir gemi demektir[37]. Taşıyanın bu yükümlülüğü; navlun sözleşmesinin doğal bir sonucu olup, yükle ilgili kişilere karşı en önemli borçlardan biridir.

---

[36] Konişmentoların düzenlenmesi ve nitelikleri hk.bak. § 12, I.

[37] bak.Sözer B., Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Ankara, 1975, sf.3; Akıncı S., Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, İstanbul, 1968, sf.95; Grime R., 1978, sf.84; Werner A.R., 1964, sf.279.

1- Denize Elverişli Gemi

Denize elverişli gemi konusunda; Ticaret Kanunu'nun 817 nci maddesinin 1 inci fıkrası hükmüne göre: "Tekne, umumi donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun -tamamıyla anormal tehlikeler hariç- deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olan bir gemi denize elverişli sayılır". Ticaret Kanunumuzda yapılan bu hukuki tanımlama, kapalı olup taşıma uyuşmazlıklarını çözme durumundan çok uzaktır. Bir ticaret gemisinin denize elverişliliği herşeyden önce teknik esaslara göre belirlenir. Bu esaslar; Ticaret Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Tüzüğü, Ticaret Gemilerinin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği, Gemilerin Tonilatolarının Ölçülmesi Hakkında Londra (TONNAGE) Andlaşması, Ticaret Gemilerinin Yükleme sınırı Tüzüğü[38] hükümleriyle belirlenmiştir. Bu esaslara göre yapılacak denetleme sonunda teknik nitelikleri bakımından bu hükümlere uygunlukları anlaşılan ticaret gemilerine bir yıl süreli "denize elverişlilik belgesi" verilir ve bu belgeyi almayan gemilerin yolculuğuna izin verilmez. Ancak bu belge sadece bir karine hükmünde olup, aksi her zaman kanıtlanabilir[39].

2- Yola Elverişli Gemi

Yola elverişli gemi olarak; Ticaret kanunu'nun 817. maddesinin 2 nci fıkrası fıkrası hükmüne göre: Denize elverişli bir gemi "teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, komanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımlarından yapaçağı yolculuğun -tamamıyla anormal tehlikeler hariç- tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıfları haiz bulunduğu takdirde yola elverişli sayılır". Yukarıda da belirtildiği gibi, Kanunda yapılan bu hukuki tanım yola elverişlilik konusunda son derece genel bir ölçü getirmekte olup; bundan dolayı deniz hukukunda

---

38 14.3.1966, 6/6125; 22.6.1966, 6/6647; 23.6.1969; RG.4.5.1967-12589

39 Geminin anormal tehlikeler hariç, yapacağı yolculuğun deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olması gerekir. İdari makamların verdiği denize elverişlilik belgesi bu hususta ancak bir karine teşkil eder. Y.TD. 15.7.1963 2443/3190, BATIDER, 1965, C.III, S.1, sf.181.

yer alan diğer teknik esaslarla tamamlanmalıdır. Bu itibarla ticaret gemilerinin teknik durumları hususundaki mevzuat hükümlerine göre "denize elverişlilik belgesi" alarak yolculuğuna izin verilen ve denizde can ve mal koruma hakkındaki diğer mevzuat hükümlerine uygun olarak yola elverişlilik niteliklerine sahip ticaret gemileri yola elverişli sayılır.

Yola elverişli ticaret gemisi kavramı, denize elverişli gemi kavramının tamamlayıcısıdır ve bununla "denize elverişli ticaret gemisi" kavramı genişletilmektedir.

3- Yüke Elverişli Gemi

Yüke elverişli gemi, Ticaret Kanununun 1019 uncu maddesine göre; soğutma donanımı da dahil olmak üzere ambarları yükü kabule, taşımaya ve korumaya elverişli bir durumda bulunan gemidir. Geminin yüke elverişliliği kavramına, Ticaret Kanununun 975 inci maddesinde söz konusu olan "yükleme ve boşaltma aletlerinin maksada elverişli bir halde bulunması" da girer [40]. Keza yüke elverişlilik geminin yalnız deniz tehlikelerine karşı koyabilmesi değil, rutubet, kir, pas, koku gibi yüke zarar verecek her türlü etkilerden de uzak olmasını içerir[41]. Söz konusu değerlendirmede ambar kelimesi geniş anlamda alınmalıdır. Yüklemenin yapılabileceği tüm mevkiler yüke elverişli bulunmalıdır[42]. Keza yük de iyi bir şekilde istiflenmiş olmalıdır.

4- Taşıyanın Garanti Yükümlülüğü

Yukarıda belirtildiği gibi; taşıyan, her tür navlun sözleşmesinde taşıma aracı olan geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini sağlamakla yükümlü olduğuna göre, taşıyan için bu hususlarda bir tür "garanti yükümlülüğü" doğmaktadır. Ancak; taşıyanın bu garanti yükümlülüğü

---

40 Vinçlerin yetersiz ve arızalı olması denize ve yüke elverişsizlik sonucunu doğurur. Y.11.HD. 18.4.1979, 2001/2083, Eriş G., 1990, sf.382; Ayrıca bak. TK.mad.972.

41 bak.Okay M.S., 1971, sf.93; Çağa T., 1988, sf.18.

42 bak.Tekil F., 1993, sf.164.

göreceli (izafi-relatif) bir nitelik taşımaktadır[43]. Yani her sefer için değil, belli bir yük için yapılan belli bir sefer (örneğin İstanbul/Hayfa seferinde 1000 ton şeker veya tuzun rutubetsiz ambarlarda taşınması) içindir ve taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi sebebiyle doğan zararlardan sorumludur. Fakat taşıyan, tedbirli bir taşıyanın sarf etmekle yükümlü olduğu dikkat ve özeni gösterecektir. Taşıyanın burada sözkonusu olan özen yükümlülüğü ve sorumluluğu, yolculuğun başlangıcında, yani yüklemenin başlamasından yolculuğun başlamasına kadardır. Zira seferin başlamasından yükün teslimine kadar taşıyan esasen Türk Ticaret Kanununun 1061 inci vd maddeleri hükümlerine göre ayrıca özenle yükümlü ve sorumludur[44]. Nitekim, kanunun bu düzenleme şekline göre denize, yola, yüke elverişlilik kavramı doktrinde "başlangıçtaki elverişlilik" ve "sonraki elverişlilik" olarak iki kategoride incelenmektedir. Başlangıçtaki elverişsizlik halinde taşıtan elverişsizliğin giderilmesini (aynen ifa) talep edebileceği gibi malını elverişsiz gemiye yükleme zorunluluğu bulunmadığından gemi yola çıkmazdan önce sözleşmeden cayabilir. Keza gemi hareket ettikten sonra denize, yola ve yüke elverişsiz olarak yola çıktığı anlaşıldığı takdirde, taşıtan sözleşmeyi ileriye etkili olarak feshedebilir. Taşıyan yükle ilgililerin başlangıçtaki elverişsizlikten dolayı uğradıkları tüm zararları tazmin etmek zorundadır. Bu zarar malın kayıp ve hasarı gibi maddi bir zarar olabileceği gibi gecikme zararları, piyasa ve kâr kaybı zararları da olabilir. Tazmin yükümlülüğü sadece taşıtana değil yükle ilgililere karşı olduğundan yükleten ve gönderilen dahi tazminat isteyebilir[45]. TK.mad.1019'da yazılı sorumluluk için başlangıçtaki elverişsizliğin bir kusurdan doğmuş bulunması zorunlu değildir. Keza TK.mad.1019'da sözkonusu yapılan sorumluluğa ilişkin hüküm emredici bir kural olup bunun aksi sözleşme ile kararlaştırılamaz. Buna karşın geminin yolculuk başladıktan sonraki elverişliliği farklı bir rejime tabi olup TK. mad.1061 çerçevesinde ele

---

[43] bak.Chorley-Giles, Shipping Law, 8.ed., Londra, 1988, sf.188; Sözer B., 1975, sf.28; Akıncı S., 1968, sf.96; Çağa T., 1988, sf.18; Okay M.S., 1971, sf.89.

[44] bak. § 11 ve § 13.

[45] bak.Sözer B., 1975, sf.88; Akıncı S., 1968, sf.327.

alınmaktadır. Bu nedenle TK.mad.1062, 1063, 1112 ve 1113 hükümlerinin işletilebilmesi ve taşıyanın bu hükümlerden doğan avantajlardan yararlanabilmesi ancak sonraki elverişsizlikten doğan zarar hakkında söz konusu olabilir. Bundan dolayı taşıyanın yolculuk boyunca gemiyi elverişli bulundurma yükümlülüğünün yerine getirilmemesinden dolayı sorumluluğu ayrı bir konu olarak aşağıda § 13, I'de ele alınmıştır.

5- Geminin Yüklemeye Hazır Bulundurulması

Sefere elverişli geminin belirli "yükleme yeri"nde yüklemeye hazır bir durumda hazır bulundurulması da taşıyanın borçlarındandır. Yapılan birçok navlun sözleşmesinde taşıyan çoğu kez donatandır[46] ve kaptan, donatan namına bu yükümlülüğü yerine getirir. Eğer taşıyan donatandan başka bir kişi ise kaptan, yine donatan ve taşıyan namlarına bu görevi ve yükümlülüğü yerine getirecektir. Zira bu takdirde donatan ile taşıyan arasındaki sözleşme ilişkisi sebebiyle donatan ve onun yardımcısı ve yetkili temsilcisi olan kaptan, deniz ticaret sözleşmelerinin yerine getirilmesi ile yükümlü olan kişidir[47]. Bundan dolayı; Ticaret Kanununun 1020 nci maddesi hükmüne göre kaptan, yükü almak için gemiyi taşıtanın ve gemi birden çok kimselere tahsis edilmiş ise hepsinin göstereceği yere demirlemekle yükümlüdür (TK.mad.1020/1, 972). Taşıyan gemiyi sözleşmede belirlenen günde yüklemeye hazır hale getirmediği takdirde, taşıtandan herhangi bir navlun isteminde bulunamıyacağı gibi avans olarak para almışsa iade etmek zorundadır[48].

Çarter sözleşmelerinde geminin yüklemeye hazır bulundurulma zamanı genellikle sözleşmede kesin bir gün belirlenmesi suretiyle açıkça veya yükleme limanına hareket veya o limana varış gününün yaklaşık olarak belirtilmesi suretiyle örtülü ve dolaylı olarak belirtilir. Sözleşmeye göre geminin yüklemeye hazır bulundurulması hakkındaki

---

46 bak. § 9, I.
47 bak. § 7, I.
48 Y.TD. 6.11.1958, 2834/2650, Eriş G., 1990, sf.385.

kesin tarihe "kançello günü" (cancelling date) denir. Gemi o tarihte hazır edilmezse taşıtan ihtar ve süre vermeye zorunlu olmaksızın sözleşmeyi feshedebilir[49] (BK.mad.107/3). Geminin kançello gününe yetişmiş sayılması için onun limanda taşıtan emrine hazır bulundurulması yeterlidir[50]. Geminin yüklemeye hazır bulundurulma zamanı açık ve kesin değilse veya sözleşmeden bu husus anlaşılamıyorsa taşıtanın, taşıyana uygun bir süre vermesi gerekir.

6- Gemiye Kararlaştırılandan Başka Mal Yüklenmesi

Diğer yandan; kararlaştırılan eşyadan başka malın gemiye yüklenmesi konusunda ise, sözleşmede kararlaştırılan eşya yerine aynı varma limanı için taşıtan tarafından gemiye başka eşya yükletilmek istendiği takdirde taşıyan, bu yüzden durumu güçleş-medikçe bunu kabul etmekle yükümlüdür. Örneğin gemiye buğday yerine mısır veya mercimek yükletilebilir. Buna karşın tehlikesiz bir yük yerine tehlikeli bir yük, ağır bir yük yerine hafif bir yük (safra almayı gerektireceği için) taşıyanın durumunu ağırlaştırabilir. Keza az değerli yük yerine daha kıymetli yük de tazminat borcunu arttıracağından taşıyanın durumunu ağırlaştırır. Taşıyanın kararlaştırılan yerine başka yükü kabul etmesine dair bu kural sadece türü ve cinsi ile belirlenen eşya için geçerli olup, ferden belirlenmiş olan eşya için uygulanmaz (TK. mad.1022); zira bu gibi hallerde sözleşme konusu olan (yani ferden belirlenen) eşyanın değiştirilmesi sözkonusu olamaz. Bununla beraber bu kuralın uygulanması, hakkın kötüye kullanılmasına yol açmamalıdır (MK.mad.2). Ayrıca taşıtan sözleşmede kararlaştırılan miktarın üzerinde de eşya yükleyemez. Buna karşın taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak koşulu ile daha az mal yüklemekte serbesttir[51].

7- Kararlaştırılmış Olan Gemi

Taşıyan navlun sözleşmesinin yerine getirilmesi bakımından

---

[49] bak. § 15, II, 1; Okay M.S., 1971, sf.94; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.91.
[50] bak.Okay M.S., 1971, sf.94.
[51] bak.Okay M.S., 1971, sf.100.

(denize, yola ve yüke) elverişli gemi sağlamakla yükümlü olduğu gibi, taşıtanın olurunu almadan[52] eşyayı başka gemiye de yükletemez, aksi halde bundan doğacak zarardan sorumlu olur. Zira geminin türü, yaşı, süratı, klası ve bayrağı gerek yolculuğun selametle tamamlanması, gerek sigorta primlerinin yüksekliği ve gerekse savaş zamanlarında zoralım tehlikesi bakımlarından taşıtan için büyük bir önem taşır. Bu nedenle çarter sözleşmelerinde gemi ismen belirlenir[53]. Ancak aksi açıkça sözleşme ile belirlenmedikçe mavnalara yükleme ve boşaltma bu yasak dışındadır[54]. Keza başka gemiye yükleme ve aktarma yasağının bir istisnası olarak yolculuk başladıktan sonra doğan tehlike ve zorunluluk hallerinde ve zorunluluğun devamınca eşya başka bir gemiye aktarılabilir (TK.mad.1028). Taşıyan başka gemiye aktarma yasağına uymadığı takdirde, taşıtanın bu aktarma nedeniyle uğradığı zararlardan sorumludur. Ancak başka bir gemiye yükleme veya aktarma yapılmasaydı dahi taşıtanın uğradığı zararın yine de doğacağının kaçınılmaz olduğunu kanıtladığı takdirde taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır.

II. TAŞITANIN VEYA YÜKLETENİN YÜKLEMEYE İLİŞKİN OLARAK YAPMALARI GEREKEN İŞLER

Taşınacak malların gerekli olan tüm belgeleri ile birlikte (TK.mad.1049) ve bütün masraflarıyla gemiye sevki taşıtana veya yükletene ait bir iş olup, eşyanın gemiye yüklenmesi ve yükleme masrafları ise kural olarak taşıyana aittir[55] (TK.mad.1021). Görüldüğü üzere hukuki bir kavram olarak "yükleme" bir yandan eşyanın gemiye

---

52 "Muvafakat sarih olabileceği gibi zımnî de olabilir". Y.TD. 15.6.1972 2080/2971 Bak.Eriş G., 1990, sf.396; Konişmento'ya başka gemiye aktarma şartı konulabilir. Y.11.HD. 17.1.1980 1/133 ibidem.

53 Düzenli posta seferi yapan gemilerin kırkambar sözleşmelerinde, ise yükün aynı işletmenin bir diğer gemisine yüklenmesi veya aktarılması teamüllere uygun olup bu durum sözleşme ve konişmentolarda da öngörülür. Bak.Çağa T., 1988, sf.20; Werner A.R., 1964, sf.276.

54 bak.Çağa T., 1988, sf.19.

55 Ayrıca bak. § 17, §18, § 19.

kadar sevki ve diğer yandan bunun teslim alınarak gemiye yükletilmesi gibi sözleşme taraflarınca ayrı ayrı yerine getirilmesi gereken iki ayrı işlem olup her ikisi birlikte bir bütün olarak navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinin ilk hazırlık aşamasını oluşturmaktadır. Bu aşamada malın yüklemeye hazır bir durumda bulundurulması yani eşyanın gemiye kadar sevki işi; hukuki niteliği bakımından taşıtan veya yükletenin bir yükümlülüğü değil, daha çok navlun sözleşmesinin yerine getirilmesi için sözleşmenin bir tarafı olarak taşıtan veya yükleten tarafından yapılması gereken işlemler biçiminde anlaşılmalıdır. Yani taşıtan veya yükleten tarafından bu işlerin yapılmaması halinde, Borçlar Kanunu'nun alacaklının temerrüdüne ilişkin (90 ıncı vd maddeleri) hükümlerinin uygulanması gerekir[56].

1- Yükleme Masrafları

Taşınacak eşyanın yüklemeye hazır bir durumda bulundurulmak üzere gemiye kadar sevki taşıtanın yükleme ise taşıyanın işi olduğuna göre; Ticaret Kanunu'nun 1021 inci maddesi hükmünce "mukavele, yükleme limanı nizamları ve bunlar yoksa, mahalli teamüller ile aksi tayin edilmiş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma masrafı taşıtan, yükleme masrafı ise taşıyana aittir". Eşyanın gemiye kadar taşıma masrafları olarak tren, motorlu vasıta veya diğer taşıt giderleri ile bunların boşaltılması, liman ve antrepo ve buraya giriş ve çıkış ya da gemi açıkta demirlemiş ise gemiye kadar mavna ve sair taşıtlarla taşınması gibi işlere ait masraflarla sigorta bedelinin bütünü anlaşılmalıdır. Kanunun bu hükmü denizaşırı satışlardaki "FAS" (free alongside ship - gemi kenarında teslim) şartının karşılığıdır.[57]. Navlun sözleşmelerine ve konişmentolara kanunun bu hükmünün aksine taşıyanın masraflara katılmayacağına dair fio ya da fios[58] olarak

---

[56] bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.244; Çağa T., 1988, sf.23.

[57] bak.Çağa T., 1988, sf.31; "Denizaşırı satış şartlarına göre sigorta ve masraflar hk. bak. § 17, § 18, § 19.

[58] bak.aşağıda § 15, II, 17; Bu deyimler İngilizcedeki "free in and out" ve "free in and out, stimmed and trimmed" deyimlerinin kısaltılmışıdır. Buna göre yükün gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması masrafları taşıyana ait değildir.

adlandırılan sözleşme koşulları konulmaktadır. Bu halde TK.mad.1021 hükmünün uygulanması söz konusu olmamaktadır[59].

2- Bildirme Zorunluluğu

Taşınacak eşyanın gemiye kadar sevki taşıtana ve gemiye yüklenmesi ise yükletene ait bir yükümlülük olduğuna göre, bu sevk işleminin hatasız ve düzen içerisinde yapılması gerekir. Bundan dolayı Ticaret Kanununun 1023 üncü maddesine göre; taşıtan ile yükleten eşyanın ölçü, sayı ve tartısı ile markaları hakkında taşıyana karşı doğru beyanda bulunmakla yükümlüdürler. Zira bu beyanlar navlunun hesabı, istifin şekli, gerekli yükleme donanımının kullanılması, konişmentoya yazılacak kayıtlar bakımından taşıyan için önemlidir. Bu nedenle yükleten ve taşıtan beyanlarının doğru olmaması yüzünden ileri gelen zarardan taşıyana karşı sınırsız bir şekilde sorumludur ve böylece taşıtanla yükletenin bu beyanları birer garanti niteliğindedir[60]. Sorumluluk için kusur aranmaz. Seferle ilgili kişilere (TK.mad.973/1) karşı ise, taşıtanla yükleten bu konuda sadece kusurlarının varlığı halinde sorumludurlar. Taşıyan, taşıtan ve yükleten tarafından yapılan yükün miktarı ve markasına ilişkin beyanların doğruluğunu araştırmak zorunda değildir; bunlar taşıyana TK.mad.1100/3 gereğince konişmentoya kayıt düşülmesi gerektiğini ileri süremezler[61].

Taşıtan veya yükleten, eşyanın cinsi ve niteliği hakkında yanlış beyanda bulundukları takdirde; Ticaret Kanununun 1024 üncü maddesi hükmünce kusurları varsa[62] beyanlarının doğru olmamasından doğacak

---

59 Y.TD.19.1.1971, 3563/228, bak.Eriş G., 1990, sf.386

60 bak.Okay M.S., 1971, sf.102, Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.92.

61 bak.Çağa T., 1988, sf.28.

62 Ölçü, tartı ve marka hakkındaki yanlış beyandan sorumluluk için kusur aranmadığı halde, cins ve mahiyet hakkındaki yanlış beyandan sorumluluk için kusurun aranmış olmasının sebebi, birincilerin konişmentoya yükletenin beyanına göre yazılmasının zorunlu olup, kayıt düşülememesi, ikinciler hakkında böyle bir zorunluluğun bulunmaması ve malların kapalı kaplar içerisinde olması halinde daima kayıt düşmek olanağının varlığıdır. bak.Okay M.S., 1971, sf.103; Wüstendörfer H., 1950, sf.245; Yükün cins ve niteliği o mal için piyasada

zararlardan taşıyana ve seferle ilgi diğer şahıslara (TK.mad.973/1) karşı sorumludurlar. Bu hüküm; harp kaçağı veya ithal ve ihracı veya transit olarak geçirilmesi yasak olan eşyanın yüklenmesi halinde ya da yükleme sırasında kanun ve nizamlara (ve özellikle kolluk, vergi ve gümrük mevzuatına) aykırı hareket ettikleri takdirde de bu fiilerinde kusurlarının bulunması halinde uygulanır (TK.mad.1024/2; DCMK. mad.8, 9, 10). Kaptan izin ve olur vermiş olsa dahi, bu gibi hallerde yükletenin veya taşıtanın sorumluluğu ortadan kalkmaz (TK.mad. 1024/3, 972). Eşyanın müsadere edilmesi veya gemiden çıkartılması halinde de taşıyan ve yükleten navlunu ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1024//4; DCMK.mad.10)[63]. Bu türden eşyanın gemiyi veya diğer eşyayı tehlikeye[64] sokması halinde kaptan bunları karaya çıkarmaya ve acil hallerde denize atmaya dahi yetkilidir (TK.mad. 1024/5, 972; DCMK.mad.12; Tehl.Eşya Tüz.).

Gizlice yüklenen eşya konusunda; kaptanın bilgisi olmaksızın gemiye eşya getiren kimse, bu yüzden doğacak zararı tazminle yükümlüdür ve kaptan, bu gibi eşyayı da karaya çıkarmaya ve hatta denize atmaya yetkilidir. Gizlice yüklenen eşya hakkında bundan önce söz konusu edilen (yani Ticaret Kanunu'nun 1024 üncü maddesi hükmü ile ilgili) diğer kurallar geçerlidir. Kaptan tarafından bu eşyanın gemide alıkonması halinde ise, yükleme yerinde ve yükleme anında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek navlunun ödenmesi gereklidir (TK.mad.1025).

Tehlikeli eşya olarak Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 12 nci maddesinin A-F bentlerinde yazılı malların[65] kaptanın

---

kullanılan isim ile bildirilmelidir. Noksan ya da genel nitelikteki beyan ve adlandırmalar eğer önemli hususlar, susularak geçiştirilmiş ise yanlış beyan hükmündedir; silah yerine demir eşya bildirimi gibi... Çağa, 1988, sf.28

63 bak. § 13.

64 Buradaki tehlikeden sadece fiziki ve maddi tehlike anlaşılmamalıdır. Hukuki tehlike de bu kapsamdadır. Silah veya taşınması yasak eşya gibi geminin müsadere edilmesi tehlikesine yol açacak eşya da bu niteliktedir.

65 Bunlar patlayıcı, parlayıcı ve yanıcı maddeler gibi fizik veya kimyasal nitelikleri itibariyle gemi veya diğer yükü yok etmeye ya da hasar vermeye genel olarak

bilgisi olmaksızın gemiye getirilmesi halinde taşıtan veya yükleten, kusurları olup olmadığına bakılmaksızın (TK.mad.1024'e göre) sorumludurlar; görüldüğü üzere burada sözkonusu olan sorumluluk *kusursuz sorumluluk,* tehlikeye neden olma sorumluluğudur[66]. Bu gibi hallerde kaptan bu eşyayı her zaman gemiden çıkarmaya ve ayrıca tazminata mahal olmadan imha etmeye veya zararsız bir hale sokmaya yetkilidir (TK.mad.1026/1, 972; DCMK. mad.12; Tehlikeli Eşya Tüz.). Kaptanın bilgisi ve kabulü ile tehlikeli eşyanın gemiye sokulması halinde dahi gemi ve yük tehlikeye maruz kaldığı takdirde kaptan aynı önlemleri almaya yetkilidir ve taşıyanla kaptan bu suretle doğan zararı tazmin zorunda değildirler (TK.mad.1026/2).

Yukarıdan beri söz konusu edilen hallerde taşıyanın veya acentasının[67] bilgisi, kaptanın bilgisi hükmündedir (TK.mad.1027). Yani taşıyan veya acentasının malların cins, nevi, ölçü ve vasıfları hakkında bilgiye sahip olmaları, kaptanın da aynı bilgiye sahip bulunduğu hususunda bir karine oluşturur. Zira kaptan yukarıda da belirtildiği üzere; deniz ticaret sözleşmelerini yerine getiren kişidir[68]. Burada incelenen, taşıtan ve yükletenin taşıyana karşı olan bu sorumluluğu sözleşme ile daraltılabilir veya tamamen ortadan kaldırılabilir[69].

3- Güverteye Konacak Eşya

Güverteye konacak eşya konusunda, yükletenin oluru ve izini gereklidir. Yani yükletenin oluru bulunmadıkça eşya güverteye konamıyacağı gibi, küpeşteye de asılamaz (TK.mad.1029). Zira güverteye konan veya küpeşteye asılan eşya, korunma bakımından diğer eşyaya göre daha çok deniz tehlikelerine maruz bulunmaktadır.

---

elverişli mallar olup sınırlı bir şekilde sayılmamışlardır.

66 bak.Guhl T., 1944, sf.137 vd.; von Tuhr, 1942/44, s.389 vd.; Y.11.HD. 2.10.1980, 3589/4468, Eriş G., 1990, sf.394.

67 bak. § 21, III.

68 bak. § 7, I ve V; TK.mad.1027.

69 Cesser clause, bak. § 15, II, 26.

Bu nedenle güveteye konulan yükler müşterek avaryada garame payı almazlar[70]; konişmento'ya güverteye yüklendikleri yazılmış olur ve fiilen de böyle taşınırlarsa sorumluluk hakkındaki emredici kurallara tabi olmazlar[71]; sigorta güvenceleri sınırlıdır. Yükletenin güvertede taşıma hususundaki oluru herhangibir şekle bağlı olmayıp, örtülü (zimnî) de olabilir[72]. Bazı mallar nitelikleri gereği veya teamülen güvertede taşınırlar[73]. Malın güvertede taşınması gerektiğinin kanıtlanması taşıyana düşer[74]. Yükletenin yükün güvertede taşınmasına oluru taşıyanın yüke özen gösterme borcunu ortadan kaldırmaz[75].

4- İstif

Yükleme, teknik olarak malların sadece gemiye borda edilmesinden ibaret olmayıp, ayrıca bunların yük taşımaya elverişli yerlere düzenle yerleştirilmesini de kapsar. Gerek yüklerin iyi halde taşınması, gerek geminin güvenliği ve dengesi bakımından yüklerin belli bir plan dahilinde yerleştirilmesine istif (stowage, arrimage) denir[76].

Taşıyan istifin iyi yapılması hususunda tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükülüdür. İstif genellikle dokerler tarafından ve istifçilerin[77] gözetimi altında yapılır. Bunlar taşıyanın yardımcı kişisi sayılırlar ve taşıyanın dikkat ve özen borcu ortadan kalkmaz. Kaptan da istifin denizcilik kurallarına uygun yapılmasına dikkat etmek zorundadır ve bundaki kusurundan sorumludur (TK.

---

70 bak. § 23, IV, B.1.

71 bak.§ 15, I, 4.

72 bak.Çağa T., 1988, sf.53.

73 bak.Chorley-Giles, 1988, sf.237 örneğin konteynerlerin veya tren lokomotiflerinin güverteye konulması olağandır.

74 Y.11.HD. 31.01.1991, E.89/5487, K.91/401, BATIDER, C.XV, S.3, sf.170.

75 bak.Çağa T., 1988, sf.53.

76 bak.Choley-Giles, 1988, sf.236; Tekil F., 1993, sf.166; Okay M.S., 1971, sf.196; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.92; Rodière R., 1963, sf.254; Werner A. R., 1964, sf.280 ve sf.384.

77 bak. § 21, V.

mad.972, 973, 975). Taşıyanın istif nedeniyle sorumluluğu sözleşme koşulları ile daraltılabilirse de geminin dengesi, yola elverişliliği ve diğer yüklerin güvenliği ve korunması açısından tamamen ortadan kaldırılamaz[78]. Konteyner taşımacılığında, konteynerlerin içinin yükleten tarafından istif edilip, kapatıldıktan sonra taşıyana teslimi halinde, taşıyan konteyner içi istif ve bağlamadan sorumlu olmaz. Ancak konteynerlerin gemiye yerleştirilmesi ve istifi taşıyana ait bir yükümlülüktür. İstif masrafları, yükleme masrafları içerisinde yer almaktadır. Bu itibarla yukarıda yükleme masrafları konusundaki açıklama burada da geçerlidir.

III.YÜKLEMEDE SÜRE

Navlun sözleşmesinin sefere hazırlık aşamasında yükleme süresi, tarafların karşılıklı ve birbirlerini etkileyen çıkarları bakımından özel bir önem taşır. Zira; bir yandan gemilerin yükleme safhasında fazla bekletilmeleri yüzünden doğacak zarar ve kayıplara karşı donatan firmaların korunması gerektiği gibi, diğer yandan da taşıtan veya yükletenlerin mallarını (bunların sürümü düşünülen piyasalardaki arz ve talep dolayısıyla fiyat oluşumu bakımından) en elverişli anda varış limanlarında elleri altında bulundurmak istemeleri çıkarları gereğidir[79]. Tarafların bu karşılıklı ve birbirine zıt çıkarlarının elden geldiğince birleştirilmesi amacıyla Ticaret Kanunumuz, yükleme süresi konusunda düzenleyici nitelikte birçok hükümleri içermektedir.

1- Yükleme Süresi

Yükleme süresi, taşıyanın veya kaptanın, geminin yüklemeye hazır olduğunu taşıtana veya yükletene bildirmesinin ertesi gününden başlayan ve süresi sözleşme, yükleme limanı düzeni veya yerel adetlerle belirlenen süredir. Hukukumuza göre yükleme süresinin başlangıcı ve

---

78 bak.Okay M.S., 1971, sf.109; Yükleme işi taşıtanca yapılsa bile taşıyanın bunu denetlemesi ve yükleme tekniğine aykırı davranılması halinde buna müdahale etmesi gerekir. Y.11.HD.25.06.1982, 3230/3098, İBD.1983, sf.545.

79 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.248.

devamı taraflar arasında sözleşme ile belirlenir. Taraflarca sözleşmeye bu hususta açık bir hüküm konmamışsa, Ticaret Kanununun bu konudaki hükümleri uygulanır. Ticaret Kanununun 1030 uncu maddesine göre: "Geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde (yani tam çarter halinde) kaptan, gemi yükü alacak hale gelir gelmez bunu taşıtana bildirir" (TK.mad.1030/1) ve "yükleme müddeti ihbarın ertesi gününden itibaren işlemeye başlar" (TK. mad.1030/2). Kaptanın veya acentanın çarter sözleşmesine göre taşıtana (kısmi çarterde ise tüm taşıtanlara ayrı ayrı) yapacağı bu bildirimine hazırlık (ihbarı) bildirimi, (notice of readiness) denir. Varmakla hüküm ifade eden bu bildirim herhangi bir şekle bağlı değildir. Hazırlık bildirimi tatil gününde yapılamaz[80]. Tatil günü yapılan bildirim takip eden ilk iş günü yapılmış sayılır Hazırlık bildiriminin yapılabilmesi için geminin yükleme limanına varmış olması (arrived ship)[81] gerekir. Ancak rıhtıma yanaşmış olması şart değildir. Geminin ambarları ve gerekli donanımı itibarıyla yüklemeye başlıyabilecek durumda olması, denize, yola ve yüke elverişli bulunması yeterlidir.

Sözleşmede başka esaslar belirlenmemişse[82] hazırlık bildiriminin ertesi günü başlıyan bu yükleme süresine starya (laytime, staries) da denilir.

Sözleşmede süre belirlenmemişse, Ticaret Kanununun 1031 inci maddesi hükmüne göre süre; yükleme limanı düzenine ve yoksa oradaki adetlere göre belirilenmelidir ve böyle bir adet de yoksa yükleme süresi yükün niteliğine göre uygun bir süredir. Sözleşmede yükleme ve boşaltma süreleri için toptan bir süre belirlenmişse bunun

---

80 Y.11.HD. 4.12.1978 5598/5412, bak.Aybay G., 1986, sf.277.

81 bak.Grime R., 1978, sf.91; Choley-Giles, 1988, sf.227; bu konuda ayrıntılı açıklamalar için bak.Ülgener M.F., Bekleme Süresinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar, BATIDER, Aralık, 1991, C.XVI, S.2., sf.105-138.

82 Bu hususlarda sözleşmelere konulan "cancelling clause", "Wheather in berth or not clause", "Always afloat clause", "Safe port, safe berth clause", "So near as clause", "Weather permitting clause" "at or of port clause", "Free turn clause", "In regular turn clause" gibi çeşitli koşullar için bak. § 15, II, 5 ile 6.

yarısı yükleme süresi, diğer yarısı boşaltma süresidir[83]. Aksi kararlaştırılmış olmadıkça taşıyan yükleme süresi için ayrıca bir ücret isteyemez (TK.mad.1030/3). Yükleme süresi sadece taşıtanın yararına bir süre olduğundan taşıtan bundan dilediği gibi yararlanabilir; taşıyan yüklemenin daha çabuk yapılmasını isteyemez. Ancak taşıtanı gerektiğinde daha çabuk yüklemeye ve boşaltmaya teşvik için çarter sözleşmelerinde dispeç mani (dispatch money, prime de vitesse) olarak adlandırılan çabuklaştırma primi öngörülür. Bu, taşıtan yararına ücretsiz staryadan kullanılmayan zamana karşılık taşıyanca ödenen bir paradır[84]. Dispeç mani taşıyanın yükleme ve boşaltma sürelerinden tasarruf edeceği bütün günler için ödenileceğinden tatil günleri de hesaba katılmalıdır. Dispeç mani'nin miktarı sözleşmede öngörülmemişse teamüle göre belirlenir. Genellikle de bu miktar sürastarya ücretinin yarısı olarak kararlaştırılmaktadır. Buna karşılık dispeç mani kararlaştırılmış olsun veya olmasın yüklemenin bitmesi halinde taşıtan geminin limandan ayrılmasını engelleyemez. Yükleme süresi (starya) hesabında iş (çalışma) günleri sayılır. Tatil günleri ise süreye dahil değildir.

2- Sürastarya Süresi

Sürastarya kararlaştırılmışsa taşıyan, eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla da beklemek zorundadır. Bu fazla bekleme süresine "Sürastarya (demurrage, surestaries) süresi denir[85]. Sürastarya süresi; sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya ücretinden bahsedilip de sürastarya süresi belirlenmemişse, yükleme

---

[83] Ancak çarter sözleşmelerinde çoğu kez "birbirine sayma" (reversibilité) kaydına rastlanır. Bu kayıt yüklemede tasarruf edilen zamanın boşaltmada kullanılabileceğini ifade eder. Y.11.HD. 13.01.1975 E.74/4656, K.75/120, bak. Aybay G., 1986, sf.271; ayrıca bak. § 15, II, 14.

[84] Rodière R., 1963, sf.221; Maraist F.L., 1992, sf.56; Okay M.S., 1971, sf.135; Çağa T., 1988, sf.42; Tekil F., 1993, sf.166; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.94; Chorley-Giles, 1988, sf.226.

[85] bak.Çağa T., 1988, sf.43; Okay M.S., 1971, sf.118; Tekil F., 1993, sf.174; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.233; Grime R., 1978, sf.94; Rodière R., 1963, sf.22 vd.; Werner A.R., 1964, sf.389.

süresinin yarısı kadardır (TK.mad.1031/2). Bu sürenin bitiminden sonra beklenip, beklenmiyeceği geminin ihtiyarındadır. Ancak bu süre de deniz taşımacılık uygulamasına göre olağan, uygun ve teamüli bir süre olmalıdır[86]. Sürastarya süresi; yüklemenin ne kadar süreceği veya hangi gün biteceği sözleşme ile belirlenmişse, yükleme süresinin bitmesinden itibaren işlemeye başlar (TK.mad.1032/1). Sözleşmede böyle bir hüküm olmadığı takdirde taşıyan tarafından, yükleme süresinin bitmiş olduğu taşıtana bildirilmedikçe sürastarya süresi işlemeye başlamaz. Fakat taşıyan yükleme süresi içinde bile, hangi gün bu süreyi bitmiş sayacağını taşıtana bildirebilir ve bu takdirde yükleme süresinin bitmesi ve sürastaryanın başlaması için taşıyanın yeni bir bildirimine gerek yoktur. Zira; taşıyanın, yükleme süresini bitmiş sayacağı şeklindeki beyanı bildirim yerine geçer (TK.mad.1032/2). Taşıyanın yapacağı bildirimler hiçbir şekle tabi değildir. Bununla beraber; taşıtanın bu bildirimin kendisine ulaşmış olduğunu belgelemekten kaçınması halinde taşıyan, masrafı taşıtana ait olmak üzere noterden bunu bir tutanakla belgelendirmesini isteyebilir (TK.mad.1034).

Taşıtan (yükleten değil)[87] sürastarya süresi için taşıyana "Sürastarya Ücreti" adı altında bir ücret ödemekle yükümlüdür[88]. Sürastarya ücreti çoğu kez sözleşme ile belirlenir. Sözleşmede bir ücret belirlenmemişse; durumun özellikleri ve bilhassa gemi adamlarının ücret ve bakım masrafları ile taşıyanın mahrum kalacağı navlunlar gözönünde tutularak hak ve nısfet kuralına göre takdir olunur.

---

86 Y.11.HD. 30.01.1987 114/399, YKD.Mayıs 1987, sf.732; Sürastarya süresi ve ücreti ile ilgili ayrıntılı bilgi için bak. Ülgener M.F., Sürastarya Süresi ve Ücreti, Ankara, 1993.

87 Ancak yükleten yükünü geri almak istediği takdirde taşıyanın o zamana kadar işlemiş sürastarya ücretini ödemek zorundadır. Boşaltmada ise gönderilen yükü kabul etmekle taşıtan yerine sürastarya borçlusu olur. Sözleşmeye sürastarya ücretini taşıtan veya gönderilenin herhangi birinden talep edebilmesini temin edecek şekilde kayıt konulabilmesi olanaklıdır. Y.11.HD. 18.01.1979, 9/86, bak.Eriş G., 1990, sf.402.

88 TK.mad.1030, 1031, 1035, 1036; Y.11.HD. 24.09.1985 3531/4770 BATIDER, 1984, C.XIII, S.4, sf.168.

Çoğunlukla beher gün için belirli bir miktar para olarak kararlaştırılan sürastarya ücreti hukuki niteliği bakımından ne bir ceza şartı ve ne de özel anlamda bir tazminattır; daha ziyade yükleme süresinden fazla beklemeye (ve bundan dolayı muhtemel kayıplara) karşılık olarak kararlaştırılan sözleşmeye dayalı (akdî) bir ücrettir[89]. Bundan dolayı taşıyanın sürastarya ücretini talep edebilmesi için ayrıca taşıtanın kusurunun veya (alacaklı sıfatı ile) temerrüdünün varlığı ve bunların kanıtlanması zorunlu değildir. Aksine sözleşme olmadıkça sürastarya ücreti tam gün esası üzerinden hesap edilir ve derhal (her günün sonunda) muaccel olur.

3- Bekleme Süresi

Taşıyan staryanın ve kararlaştırılmışsa sürastaryanın sona ermesi ile yola çıkabilir. Yükleme için daha fazla beklemek zorunda değildir. Ancak yükleme süresi veya bir sürastarya kararlaştırılmışsa; sürastarya süresi bittikten sonra taşıyan daha fazla beklemek istemiyorsa yani sözleşmeden dönecekse, yükleme veya sürastarya süresinin bitmesinden üç gün önce bunu taşıtana bildirmek zorundadır. Bildirmediği taktirde ücretsiz yükleme müddeti veya ücretli sürastarya süresi, sonradan yapacağı bildirimden itibaren üç gün geçmedikçe bitmez (TK.mad.1033). Burada yapılacak bildirim de -sürastaryada olduğu gibi- hiçbir şekle bağlı değildir. Fakat taşıtan ihbar yapıldığını belgelemekten kaçınırsa bu takdirde taşıyan, masrafı taşıtana ait olmak üzere yine noterden bunu bir tutanakla belgelemesini isteyebilir (TK.mad.1034).

---

[89] Sürastarya ücretinin hukuki niteliği bakımından tazminat, cezai şart fikirlerinin yanısıra, bunun bir ek navlun veya sui generis tazminat olduğu ileri sürülmüştür. bak.Tekil F., 1993, sf.177; Doktrinde yazarların büyük çoğunluğu sürastarya parasının bir ücret olduğunu kabul etmektedir. bak.Okay M.S., 1971, sf.133; Akıncı S., 1968, sf.129; Çağa T., 1988, sf.48; Kender R., Sürastarya Parasına İlişkin Bazı Sorunlar, Ticaret Hukuk ve Yargıtay kararları Sempozyumu VI, Ankara, 1989, sf.333 vd., Yargıtay da iki üyenin bunun ek navlun olması gerektiği yönündeki muhalefetine rağmen sürastarya parasını ücret olarak nitelendirmiştir. Y.11.HD.21.1.1986 85/6146, 86/60, BATIDER, 1987, sf.140.

Bekleme süresinin ne suretle hesaplanacağı Ticaret Kanunu' nun 1036 ncı maddesinde düzenlenmiştir. Yükleme süresinde günler iş günü olarak ve sürastarya süresinde ise, aralıksız olarak hesaplanır (TK.mad.1036/1). Taşıtanın faaliyet alanında (yani yükün yükleme yerine kadar sevkinde) ortaya çıkan (mesela yol tıkanıklığı veya grev vs.gibi)[90] rastlantısal sebepler dolayısı ile yükün gemiye teslim edilemediği günler dahi yükleme ve sürastarya sürelerinin (yani bekleme süresinin) hesabında dikkate alınarak sayılır (TK.mad. 1036/2). Çarter sözleşmesinde fio veya fios kaydının bulunması halinde yükleme, boşaltma ve istif işlerini üstlenmesi sonucu taşıtanın faaliyet alanı genişleyeceğinden rastlantısal bir sebeple geminin yükü kabulünün mümkün olmadığı durumlarda da boş geçen günler yükleme ve sürastarya sürelerinin hesabında sayılır[91]. Taşıyanın faaliyet sahasında oluşan (geminin onarım gereksinmesi, gemide çalışan liman işçileri grevi veya akaryakıt sağlanması gibi)[92] rastlantısal sebepler dolayısıyla yükün gemiye alınması mümkün olmayan günler bu sürenin hesabında dikkate alınmaz ve sürastarya süresi içinde olsa bile bu günler için sürastarya ücreti istenemez (TK.mad.1036/3). Fırtına, buz istilası veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet alanına giren rastlantısal sebepler dolayısıyla yükün gemiye teslim edilmediği ve alınamadığı günler bekleme süresine eklenir ve yükleme süresi içinde olsa bile taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya ücreti ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1036/4). Kanun kusurdan değil faaliyet alanından söz etmektedir. Bu itibarla rastlantısal sebeplerin ortaya çıkmasında kusurun varlığı zorunlu değildir. Faaliyet alanından da tarafların yükleme (ve boşaltma) işinde kanun ya da sözleşme gereği üzerlerine düşen görevlerin yerine getirilmesine ilişkin faaliyetlerin tümü anlaşılmalıdır[93]. Diğer yandan bekleme süresinin hesabında

---

90 Grev veya lokavtın rastlantısal bir sebep olarak dikkate alınabilmesi için sözleşmenin yapıldığı sırada mevcut olmaması gerekir.

91 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.94; Çağa T., 1988, sf.47.

92 Taşıyanın faaliyet alanındaki grev halinde geçen sürenin nazara alınmıyacağına dair Y.11.HD. 15.11.1985 5884/6163, bak, Aybay G., 1986, sf.280.

93 bak.Çağa T., 1988, sf.47. Gerek faaliyet alanları gerek rastlantısal sebepler gerekse süre hesabı sözleşme ile genişletilip daraltılabilir. Örneğin yükleme ve

tuygulanması gereken düzenleyici kurallar, yükleme süresinin sözleşme ile belirlenmeyip de yerel düzenlemelere veya teamüle göre belirlenmesi gereken hallerde (TK. mad.1031/1) bu düzenlemeler veya teamüllere aykırı olmadıkça uygulanırlar (TK.mad.1036/5).

IV. BEKLEME ZORUNLULUĞU BULUNMAYAN HALLER

Navlun sözleşmelerinin yerine getirilmesiyle ilgili olarak sefere hazırlık aşamasında, taşınacak eşyanın yüklemeye hazır bir durumda bulundurulması yani eşyanın yükletilmek üzere gemiye kadar sevki, taşıtan tarafından yapılması gereken bir işlemdir ve taşıyan, eşyanın yüklemeye hazır bir durumda bulundurulması yani gemiye kadar sevki için taşıtana karşı bir talep hakkına sahip değildir. Sadece ileride sözleşmenin yerine getirilmesinden doğabilecek bir uyuşmazlık ortaya çıkması durumunda taşıtana (alacaklı sıfatı ile) temerrüdünü ileri sürebilir[94]. Bundan başka; yükleme aşamasında yükleme, sürastarya ve bekleme süreleri ve bunlara ilişkin kurallar, daha çok taşıtanın çıkarlarının korunması için getirilmiş hükümlerdir. Diğer yandan; taşıyanın da lehine bazı hükümler getirilerek tarafların karşılıklı çıkarları arasında bir denge kurulmasına çalışılmıştır:

1- Kesin Vade Hali

Navlun sözleşmesinde taşıyan, yüklemenin mutlak bir surette belli bir güne kadar bitmesini şart koşmuş ise, daha fazla beklemek zorunuda değildir (TK.mad.1037). Zira geminin yükleme ve sürastarya süreleri kısaltılmak suretiyle zaman kaybına yol açılmadan diğer navlun işlerine tahsisi taşıyanın çıkarı gereğidir.

2- Yükletenin Bulunmaması Hali

Taşıyanın yükü üçüncü bir kişiden (yani yükletenden) alması

---

boşaltmanın hava şartları imkan verdikçe yapılacağına dair (wheather permitting clause), iş günlerinde hava şartları imkan verdikçe (wheather working days) vb. kayıtlar bunlardandır.bak.aşağıda § 15, II.

94 bak. § 10, 11.

gerekmekte olup, yerel teamüle göre yükü almaya hazır olduğunu ilan ettirmiş olmasına rağmen yükleten bulunamamış veya yükü teslim etmekten kaçınmışsa, taşıtanın, en kısa zamanda bundan bilgilendirilmesi koşuluyla taşıyan sadece yükleme süresinin sonuna kadar beklemek zorundadır. Sürastarya kararlaştırılmış olsa bile dikkate alınmaz. Eğer taşıyan, yükleme süresi içinde taşıtan veya yetkili temsilcisinden aksine emir ve talimat almışsa, o takdirde sürelere uymak zorundadır. Eğer sözleşmede yükleme ve boşaltma için tek bir süre belirlenmişse, yükleme süresi belirlenen bu sürenin yarısı olarak kabul edilir[95].

3- Yükleme Tamamlanmadan Yola Çıkma Hali

Taşıtanın isteği üzerine taşıyan, navlun sözleşmesinde kararlaştırılan yükün tamamı yüklenmemiş olsa bile yola çıkmak zorundadır. Bu takdirde taşıyan; navlunun tamamını (ölü navlun) ve sürastarya kararlaştarılmışsa sürastarya ücretini de birlikte isteyebilir. Bundan başka taşıyan navlunun noksan kalan kısmı için güvence verilmesini isteyebileceği gibi, noksan yükleme yüzünden doğan (örneğin safra ve denge sağlanması veya geminin müşterek avarya payının artması gibi) fazla masrafları da taşıtandan isteyebilir. Taşıtanın bekleme süresi sonuna kadar yüklemeyi tamamlamaması halinde ve sözleşmeden de caymamış ise taşıyan yola çıkarak yukarıda sözü geçen taleplerde bulunabilir (TK.mad.1039).

4- Yüklemenin Önce Bitmesi Hali

Bunlar dışında yüklemenin daha önce bitmesi halinde gemi sürenin dolmasını beklemeden derhal yola çıkabileceği gibi, mücbir bir sebep ve sözleşmede belirlenmiş belli hallerde de beklenmeksizin limandan ayrılabilir[96].

---

[95] Sözleşme ile farklı çözümler kararlaştırılabilir.bak.Revesibl Zaman Klozu.bak. § 15, II, 14.

[96] bak.Çağa T., 1988, sf.45.

V. TAŞITANIN SÖZLEŞMEDEN CAYMASI VE PİŞMANLIK NAVLUNU

1- Çarter Sözleşmesinde Yolculuk Başlamadan Önce

Seyahat çarterinde (gemi ister basit, ister kombine bir yolculuk yani gidiş ve dönüş için tutulmuş olsun) taşıtan, yolculuk başlamadan önce navlun sözleşmesinden cayabilir. Bu takdirde taşıtan, kararlaştırılmış olan navlunun yarısını (pişmanlık navlunu olarak) ödemek zorundadır. (TK.mad.1040/1)[97]. Taşıtana tanınan bu cayma hakkı, yolculuk başlamadan önce çıkarlarının gerektirdiği hallerde sözleşmeden dönme konusunda kendisine kanunen tanınan tek taraflı bir yetki olup; pişmanlık navlunu (frautfracht, fehlfracht, fauxfret) ödemesi ayrıca bir kusurun varlığı koşuluna şartına bağlı değildir[98]. Yani taşıyan,taşıtanın sözleşmeden dönmesi nedeniyle taşıyan pişmanlık navlunu isterken ayrıca taşıtanın bir kusuru olduğunu kanıtlamak zorunda değildir. Yani cayma hali, sözleşmenin ihlali (breach of contract) değildir. Diğer yandan; taşıtanın sözleşmeden cayması sebebiyle ödemekle yükümlü bulunduğu pişmanlık (rücu) navlunu ise hukuki niteliği bakımından, taşıyanın bu yüzden doğabilecek olası zarar ve kayıplarının giderilmesi için kanun hükmüyle belirlenmiş olan maktu bir tazminat olarak kabul edilmelidir[99].

Taşıyan pişmanlık navlunu miktarını aşan zarar için örneğin yoksun kalınan kârı için ayrıca bir tazminat isteyemeyeceği[100] gibi taşıyanın yüklenmeyen emtea yerine başka yük almış olması da

---

97 bak.Çağa T., 1988, sf.338 vd.; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.126; Tekil F., 1993, sf.184; Okay M.S., 1971, sf.242.

98 Bu nedenle pişmanlık navlunu Borçlar Hukukunun genel prensiplerine aykırı bulunarak eleştirilmiş ise de İngiltere, ABD gibi birkaç memleket dışında hemen bütün ülkelerde sınırlandırılmış dahi olsa mevcuttur. Okay M.S., 1971, sf.242.

99 bak.Göknil M.N., sf.246; bu müessese "zamanı rücu" Çağa T., 1988, sf.340; kanuni cezai şart, Tekil F., Deniz Hukukuna Giriş, İstanbul, 1986, sf.141 olarak da vasıflandırılmaktadır.

100 bak.Çağa T., 1988 sf.340; Y.TD., 16.01.1950 E.49/6148, K.50/266, Doğanay İ., 1979, sf.313.

pişmanlık navlunu ödenmesini engellemez[101]. Öte yandan taşıtanın malı geri alması her zaman cayma anlamına gelmez. Taşıtan henüz yüklenmemiş olan kısmı veya yüklenip boşaltılan kısım yerine de bekleme süresi içinde başka mal yükleyerek sözleşmenin sona ermesini önleyebilir. Fakat taşıtan yükün sadece bir kısmı hakkında cayma hakkını kullanamaz[102]. Bunun yanısıra Yargıtay kanun metnindeki "geminin tutulması" deyiminden hareketle pişmanlık navlunu isteyebilmek için geminin nomine (ismen belirlenmiş) edilmiş olmasını[103] ve yükleme tarihleri hususunda önceden kesin mutabakatın varlığını şart koşmuştur[104].

Yüklemenin yapılamamasının taşıyandan kaynaklanan bir sebebe dayanması halinde pişmanlık navlunundan sözedilemez. Örneğin taşıyan gemisini sefere elverişli tutmakla yükümlü bulunduğundan gemi vinçlerinin yetersiz ve arızalı olması gibi[105] tamamen kendisine atfedilelecek nedenlerle yüklemenin yapılamaması halinde pişmanlık navlunu söz konusu olmayacaktır.

Taşıtanın pişmanlık navlunu olarak kararlaştırılan navlunun yarısını ödemesi yükümlülüğü, ancak sözleşmeden cayma hakkını yolculuk başlamadan önce (yani sefere hazırlık safhasının sonuna kadar) kullanması koşuluna bağlıdır; aksi halde taşıtan pişmanlık navlunu olarak tam navlun ödemekle yükümlüdür. Hukukumuza göre özellikle iki halde sefere hazırlık aşaması bitmiş ve dolayısıyla yolculuk

---

101 Y.11.HD. 11.05.1984 2628/2762 Aybay G., 1986, sf.116.

102 Okay M.S., 1971, sf.243.

103 Y.11.HD. 27.12.1988 3972/7932 BATIDER Haziran 1988, C.XIV, S.3, sf.128 vd.

104 Y.11.HD.11.4.1974 730/1312 YKD, Ekim 1975, S.10, sf.67. Yargıtaya göre yükleme tarihlerinde mutabakat yokken sözleşmenin taşıtanca feshi halinde pişmanlık navlunu değil, akdin haksız feshi nedeniyle doğan zararın tahsili istenilebilir.

Bu iki karar da Çağa tarafından şiddetle eleştirilmiştir. Çağa T., Pişmanlık Navlununa Dair, Ticaret Hukuk ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VII, Ankara, 1990, sf.165 vd.

105 Y.11.HD. 12.3.1979 1159/1160; Eriş G., 1990, sf.429; Y.11.HD. 18.4.1979 2001/2083 BATIDER, Aralık 1979, C.X, S.2, sf.546.

başlamış sayılır:

a) Taşıtan tarafından yükleme işinin tamamlanmış olduğu açık veya örtülü bir biçimde kaptana bildirilmiş ise ya da

b) Yük tamamen veya kısmen teslim edilmiş olup da bekleme süresi dolmuş ise[106].

Her iki halde de taşıtan, cayma hakkını kullandığı takdirde pişmanlık navlunu ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1040/2). Bundan başka; taşıtan yükün tesliminden sonra ve yolculuk başlamadan önce cayma hakkını kullandığı takdirde yarım navlundan başka yükleme ve boşaltma masraflarını da ödeyeceği gibi, yükleme süresini aşan boşaltma günleri için sürastarya ücreti de verir. Yükün gemiden tekrar çıkartılması işi de olanaklar ölçüsünde en büyük bir hızla bitirilmelidir (TK. mad.1040/3)[107]. Taşıyan ise, bekleme süresini aşsa bile malın gemiden çıkarılması işinin sonuna kadar beklemek zorundadır. Bu takdirde taşıyan, bekleme süresini aşan zaman için sürastarya ücreti ve eğer bu sürenin aşılmasından doğan zarar sürastarya ücretinden fazla ise, bu fazla miktarı da tazminat olarak isteyebilir (TK.mad.1040/5).

2- Çarter Sözleşmesinde Yolculuk Başladıktan Sonra

Yine seyahat çarterinde[108] taşıtan yolculuk başladıktan sonra da navlun sözleşmesinden cayabilir. Bu taktirde taşıtan tam navlunla birlikte bunun teferruatından olan bütün masrafları, sürastarya ücretini ve yapılan diğer bütün masrafları (TK.mad.1069) ve aynı zamanda

---

106 Taşıyanın bekleme süresi dolmadan ve taşıtanın da cayma iradesi yokken, yükü taşımaya elverişli olmadığı için boşaltarak ve taşıtana bekleme süresi içerisinde taşınabilir nitelikte mal yüklemesi için süre de verilmeksizin limandan ayrılması halinde pişmanlık navlunu şartları mevcut değildir. Y.11.HD. 28.12.1984 6625/6627 YKD. Mayıs 1985 sf.684.

107 Yüklemeden sonra cayma hakkı yükletene veya TK.mad.1108 gereği konişmento hamiline ait olur. Bu durumda yükün gemiden çıkartılmasını da bütün konişmento nüshalarını geri vermesi şartı ile yükleten aksi halde konişmento hamili isteyebilir. Çağa T., 1988, sf.338; Okay M.S., 1971, sf.242.

108 bak.yuk. § 10, V, 1.

müşterek avarya, kurtarma ve yardım masrafları ile birlikte deniz ödüncü yüzünden mala hukuki sınırlama getiren alacaklara karşılık bunların tutarı olan parayı da öder veya o değerde güvence verirse (TK.mad.1070), yükün gemiden çıkarılmasını isteyebilir (TK. mad.1041/1). Sözü geçen alacakların ödenmesi ve güvence karşılığında yükün gemiden çıkarılması halinde taşıtan, ayrıca bu yüzden doğan fazla masraflarla birlikte boşaltma sebebiyle geminin durmasıyla taşıyanın uğradığı zararları da tazmin etmekle yükümlüdür (TK.mad. 1041/3)[109]. Pişmanlık navlununun hukuki niteliği hakkında bundan önce (No:1'de) söylenenler burada da geçerlidir. Ancak kanun hükmüyle maktu bir tazminat olarak taşıtan tarafından ödenmesi gereken tam navlun, geminin sefer masraflarıyla birlikte taşıyanın yoksun kaldığı kanunen varsayılan ve fazlası da bu çerçeve içerisinde kabul olunmayan kâr karşılığıdır.

Kombine sefer için yapılan çarter sözleşmelerinde[110]; yani gemi dönüş için de tutulur veya sözleşmeye yükü almak için diğer bir limandan kalkması gerekirse, taşıtan, gemi dönüş için yola çıkmadan veya yükleme limanından kalkmadan önce sözleşmeden caydığını bildirmiş ise pişmanlık navlunu olarak tam navlunun üçte ikisini ödemekle mükelleftir (TK.mad.1042/1). Diğer yandan kombine seferlerde yolculuğun son aşamasına başlamadan önce taşıtan sözleşmeden caydığını bildirdiği takdirde, taşıyana pişmanlık navlunu olarak, kararlaştırılan navlunun tamamını ödemekle yükümlüdür. Ancak taşıyanın bu cayma sebebiyle masraftan kurtulduğu ve ayrıca kazanç da sağlama durumunda olduğu halin gereklerinden anlaşılırsa tam navlundan bunun yarısını aşmamak üzere uygun bir indirim yapılır (TK.mad.1042/2). Kanımızca bu hüküm hak ve nısfet kuralına uygun olmakla beraber, uygulama bakımından bu konuda doğacak uyuşmazlıkların kanıtlanması ve çözümü güç olmaktadır.

---

[109] Ancak yine de geminin yük sahibinin emriyle gideceği mesafeden daha yakın bir limana sevkedilmesi halinde de kararlaştırılan navlunun tamamı ödenmelidir. Y.TD. 1954 1607/4186 Doğanay İ., 1979, sf.316.

[110] bak. § 9, II.

3- Taşıtan Tarafından Hiç Yük Verilmemesi

Taşıtan tarafından hiç yük verilmemesi de sözleşmeden cayma hükmündedir. Navlun sözleşmesi karşılıklı yüklenimleri içeren (synallagmatik) bir sözleşme olduğuna göre (bu tip sözleşmeler için geçerli olan kural gereğince bir tarafın yüklenimini yerine getirmemesi diğer sözleşme tarafının da yüklenimi ile bağlı kalmayacağı sonucunu doğuracağından); taşıtan bekleme süresi sonuna kadar hiç yük teslim etmemiş ise, taşıyan sözleşmeden doğan yükümlülükleri ile bağlı kalmaz. Bundan başka taşıyan, pişmanlık navlunu olarak kararlaştırılmış navlunun yarısı ile birlikte sürastarya ücretini de isteyebilir. Eğer gemi yükü almak üzere başka bir limandan gelmiş olup da yükleme limanında taşıyan tarafından hiç yük verilmezse taşıtan tam navlun miktarında pişmanlık navlunu ödemek zorundadır. Keza eğer gemi dönüş için de tutulur ve geminin dönüş için yola çıkış limanında taşıtan bekleme süresi sonuna kadar yük teslim etmezse, aynı şekilde, pişmanlık navlunu olarak evvelce kararlaştırılan navlunun tamamını ödemekle yükümlüdür[111]. Ayrıca yukarıda (§ 10, V, 2) sözü edilen indirimler burada da söz konusu olabilir (TK.mad.1043).

4- Caymanın Sonuçları

Taşıtanın pişmanlık navlunu vermek suretiyle sözleşmeden cayması söz konusu olan bütün hallerde hukuki sonuç olarak şu ana kurallar uygulanır:

Taşıtan, sözleşmeden caydığı takdirde sözleşme konusu olan yolculuk ister yapılsın, ister yapılmasın pişmanlık navlunu ödemekle yükümlüdür. Yani taşıyanın pişmanlık navlununa hak kazanması sözleşme konusu seferinin yapılmasına bağlı değildir (TK. mad.1044/2). Bundan başka taşıtan, pişmanlık navlunu ile birlikte bunun teferruatından olan bütün diğer ikincil nitelikteki masrafları ve sürastarya ücretini de ödemekle yükümlüdür, yani pişmanlık navlunu taşıyanın sürastarya ücreti ile birlikte diğer masrafları da istemek

---

[111] Y.11.HD. 30.12.1987 6357/6768 Eriş G., 1990, sf.438.

hakkını ortadan kaldırmaz[112] (TK.mad.1044/3). Diğer yandan pişmanlık navlunu, kanun hükmüyle belirlenmiş maktu bir tazminat olduğuna göre; taşıyanın başka mal yüklemek suretiyle elde ettiği navlun da kural olarak pişmanlık navlunundan indirilemez. Sadece tam navlunun yarısını aşmamak üzere pişmanlık navlununundan indirilebilmesi söz konusu olan durumlarda[113] böyle bir indirme yapılması olanaklıdır (TK. mad.1044/1).

Yüklemeye ilişkin olarak, buraya kadar[114] sözü geçen kurallar, geminin tamamının sözleşme konusu olduğu tam çarter sözleşmeleriyle ilgilidir[115] Kısmi çarter sözleşmesi için ise başkaca özel kurallar konulmuştur :

5- Kısmî Çarter Sözleşmesinde Cayma

Kısmî çarter sözleşmelerinde (yani geminin bir kısmı ya da belirli bir yerinin taşıtana tahsisi hallerinde)[116] ise yukarıda sözü geçen kurallar, bu sözleşmelerin nitelikleri gereği bazı değişikliklerle uygulanır (TK.mad.1045).

Kısmî seyahat çarterinde geminin belirli kısımları birden fazla taşıtana tahsis edildiği için[117], taşıtanların hepsi sözleşmeden caydıkları veya mallarını teslim etmedikleri takdirde (ki bu da cayma hükmündedir); bu cayma ister yolculuk başlamadan önce[118] ister

---

112 Y.11.HD. 07.10.1986 4231/5032 Eriş G., 1990, sf.430; Y.11.HD. 30.01.1987 114/399 YKD. Mayıs 1987, sf.732; keza şayet taşıma mukavelesinde öngörülmüş ise hem pişmanlık navlunu hem de devriçark giderleri talep olunabilir Y.11.HD. 19.09.1989.

113 bak. § 10, V, 2

114 bak. § 10, II-V.

115 bak. § 9, II.

116 bak. § 9.

117 Birden çok taşıtan bir araya gelerek ortaklaşa bir şekilde bir geminin tamamını tutarsa ortada kısmî değil tam çarter vardır; Taşıtanlar arasında da adi ortaklık ilişkisi mevcuttur. Çağa T., 1988, sf.342 dipnot:19.

118 bak. § 10, V, 1.

yolculuk başladıktan sonra veya kombine sefer için yapılan kısmî çarterde[119] söz konusu olsun, sözleşmeden cayan taşıtanlar taşıyana tam navlun ödemekle yükümlüdürler. Ancak teslim olunmayan yükün yerine yüklenen diğer malların navlunu, ödenilmesi gereken tam navlundan indirilir (TK.mad.1045/1).

Diğer yandan; yine kısmî seyahat çarterinde taşıtanın sözleşmeden cayması sebebiyle söz konusu olan boşaltma[120] yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebep olabilecek ise, tam çarter sözleşmelerindeki kuralın tersine (bak.TK.mad.1040-1041) taşıtan, malın gemiden boşaltılmasını isteyemez. Fakat diğer bütün taşıtanların olurları ile taşıtan boşaltma isteminde bulanabilirse de, bu takdirde boşaltmadan doğan masraflarla hasar ve zararı tazmin etmekle yükümlüdür. Kısmî çarterde taşıyanların hepsinin cayma hakkını kullanmaları halinde ise, tam çarterde geçerli olan hükümler aynen uygulanır[121].

VI. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNDE YÜKLEME İLE İLGİLİ HÜKÜMLER

1- Taşıtanın Gecikmesi

Taşıma sözleşmesinin konusu parça mal olan kırkambar sözleşmelerinde çarter sözleşmelerinde olduğu gibi yasal bekleme süresi yoktur. Zira kırkambar sözleşmelerinde, çarter sözleşmelerinde olduğu gibi geminin taşıtana (kısmen ya da bütün olarak) tahsisi söz konusu değildir ve gemi kaptanının[122] daveti[123] üzerine taşıtan, eşyayı gecikmeden yüklemek zorundadır (TK.mad.1046/1). Bununla beraber uygulamada çoğu kez eşya yüklenmek üzere rıhtıma veya liman antrepolarına sevk edilmekte ve makbuz karşılığında teslim alınmaktadır.

---

119 bak. § 10, V, 2.

120 bak. § 10, V, 1 ve 2.

121 TK.mad.1042; ayrıca bak. § 10, V, 1 ve 2.

122 Uyguylamada davet taşıyan veya acentesince yapılmaktadır.

123 Düzenli posta seferi yapan (liner) gemilerde yüklemeye davet de yapılmaz. Gemi hareket yeri ve saati ile yükün en geç teslim anı daha önceden ilan olunur.

Taşıtan geciktiği takdirde; taşıyan malların teslimini beklemekle yükümlü değildir; buna rağmen beklerse herhangi bir tazminat veya sürastarya ücreti isteyemez. Böyle bir halde yolculuk mallar teslim alınmaksızın (önceden belli ve kararlaştırılmış olan zamanda) başlamış olsa bile taşıtan tam navlunu ödemekle yükümlüdür. Bu durumda taşıyanın, teslim edilmemiş olan mal yerine gemiye yüklediği başka eşyanın navlunu tam navlundan indirilir[124]. Taşıyanın bu gecikmeden dolayı taşıtandan navlun isteyebilmesi için, yola çıkmadan önce hareket edeceğini taşıtana bildirmiş olması gereklidir. Aksi halde bu talep hakkını kaybeder. Taşıtanın bu bildirimi almış olduğunu beyandan kaçınması halinde taşıtan, masrafı taşıtana ait olmak üzere noter aracılığı ile durumu bir tutanakla belgelendirebilir[125].

2- Taşıtanın Sözleşmeden Cayması

Taşıtanın sözleşmeden cayması halinde; ilk önce cayma yüklemeden önce söz konusu olduğu takdirde, gecikmeye ilişkin kuralların uygulanması gerekir. Hiç yük sevk edilmemiş olması da cayma hükmündedir. Fakat taşıtan yüklemeden sonra caydığı takdirde; tam navlunla birlikte bunun faiz ve diğer masraflarını, müşterek avarya, kurtarma ve yardım masraflarını ödemek veya bunlara karşılık güvence göstermek ve seferin gecikmesine veya aktarmaya meydan vermemek koşuluyla yükün gemiden çıkarılmasını isteyebilir. Aksi takdirde taşıyan malı teslime zorunlu tutulamaz. Bundan başka taşıyan, yükün gemiden çıkarılması için sefer rotasını değiştirmek veya bir limana uğramak zorunda da değildir (TK.mad.1047, 1045 ve 1041).

3- Hareket Gününün Mahkemece Belirlenmesi

Yukarıda görüldüğü üzere; kırkambar sözleşmelerinde geminin hareket gününün bilinmesi taşıtan bakımından büyük bir önem taşır. Zira kanuni bekleme süresi burada söz konusu olmadığı gibi, taşıtanın gecikmesi halinde taşıyan malların teslimini beklemekle de yükümlü

---

[124] TK.mad.1046/2; Y.11.HD. 19.12.1977 4387/5673 (488) Eriş G., 1990, sf.441.
[125] TK.mad.1046/3, 1034.

değildir. Uygulamada gemilerin hareket anı çoğu kez önceden ilan edilmektedir. Ancak, hareket anı ilan edilmediği takdirde gecikme hususunda taşıtanın haksız olarak tam navlun ödemek gibi ağır bir duruma düşmesinin önüne geçmek amacıyla kanun koyucu, bu gibi hallerde *hareket gününün mahkemece belirlenebilmesi esasını* kabul etmiştir. Ticaret Kanunu'nun 1048 inci maddesine göre; taşıyan tarafından kırkambar sözleşmesi yapılarak denizde taşımak üzere eşya kabulü ilan edilip de geminin hareket anı belirli bulunmayan hallerde; taşıtanın başvurusu üzerine yükleme limanındaki mahkeme, tarafları dinleyerek hareket gününü durumun gereklerine göre belirler ve mahkemece bu hususta verilen karar kesindir (TK.mad.1048).

4- Taşıtanın Veya Yükletenin Yükleme İle İlgili Olarak Yapmaları Gereken İşler

Taşıtanın veya yükletenin yükleme ile ilgili olarak yapmaları gereken işler çerçevesinde diğer önemli bir görevi de "belgeleri verme yükümlülüğü"dür. Her türlü navlun sözleşmesinde taşıtan; Ticaret Kanunu'nun 1049 uncu maddesi gereğince "eşyanın teslimi için gerekli müddet içinde malın taşınması için lüzumlu vesikaların hepsini kaptana vermeye mecburdur" (TK.mad.1049)[126]. Eşyanın teslimi için gerekli süre; yükleme, sürastarya ve bekleme süresidir[127]. Örneğin çarter sözleşmesinde yük, taşıtan tarafından yükleme süresi içinde sevk olunur, fakat yükle ilgili belgeler kararlaştırılan sürastarya süresi içinde teslim edilirse taşıtan, sürastarya ücreti ödemek zorundadır[128]. Malın taşınması için gerekli belgelerin noksan olarak teslimi halinde de taşıtan, taşıyanın bu yüzden uğrayacağı zarar ve ziyanı tazmin etmek zorundadır[129]. Taşıtanın yükle ilgili belgeleri göndermemesi, hiç yük verilmemesi ve dolayısıyla sözleşmeden cayma hükmündedir. Bundan

---

126 Bunlar menşe şehadetnamesi, ithal ve ihraç izinleri, sağlık şehadetnameleri, konişmento, gümrük beyannameleri vb. gibi belgelerdir.

127 bak. § 10, III.

128 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.225.

129 bak. § 10, III -VI.

dolayı sözleşmeden cayma ile aynı hukuki sonuçları doğurur[130].

Diğer yandan taşıtan ve yükleten, belgelerin gönderilmesi halinde dahi, bunların doğruluğunu ve gerçeğe uygunluğunu garanti eder[131]. Aksi halde taşıtan ve yükleten bu belgelerdeki bütün yolsuzluklardan ve özellikle bunların gerçeğe uymayan beyanları içermelerinden doğan zararlardan dolayı taşıyana ve yükle ilgili diğer kişilere karşı sorumludur[132].

§ 11

SEFERİN YAPILMASI, BOŞALTMA VE YÜKÜN TESLİMİ İLE İLGİLİ KURALLAR

I. SEFERİN YAPILMASI

Seferin yapılması; yani sözleşme konusu olan mal kitlelerinin sözleşmede kararlaştırılan gemi ile belirlenen varma limanına ulaştırılması, navlun sözleşmesinin ana gayesi ve dolayısı ile taşıyanın ve onun temsilcisi olan kaptanın en önemli görevidir. Kaptan sözleşmede kararlaştırılan seyahat rotasını seçmek veya en uygun yoldan[133] seferi yapmak zorundadır. Kararlaştırılan veya en uygun seyahat rotasından sapma, (deviation, déroutement)[134] kural olarak yasak olup, buna uyulmaması sözleşmenin ihlalidir ve dolayısıyla belirli koşulların varlığı halinde taşıyan ve kaptan için tazminat yükümlülüğünü

---

130 bak. § 10, V, 3.

131 bak. § 10, II, 2.

132 bak.TK.mad. 1049/2, 1023-1026.

133 En uygun yol daima en kısa yol değildir. Emniyet ve hız bakımlarından izlenmesi olağan olan yoldur.

134 bak.Chorley-Giles, 1988, sf.275 vd.; Maraist F.L., 1992, sf.71 vd.; Grime R., 1978, sf.86.

doğurur[135]. Haksız sapma halinde taşıyan ve kaptan aralarındaki iç ilişki nedeniyle donatana[136]; TK.mad.972 ve 973 hükümleri gereğince de yolculukla ilgili kişilere ve özellikle de yükle ilgililere karşı sorumludur. Keza taşıyan yük zararlarından dolayı da ayrıca yükle ilgililere karşı sorumludur[137]. Bu sorumluluğu daraltan veya tamamen ortadan kaldıran sözleşme kayıt ve koşulları hükümsüzdür[138]. Sapmadan sonra yolculuğun bütün rizikoları taşıyana geçer; taşıyan, haksız sapma sonrasında ister teknik kusurdan, ister rastlantısal veya mücbir sebeplerden doğsun bütün zararlardan (örneğin sapma nedeniyle doğan kar kaybından) genel hükümlere göre sorumludur. Ancak taşıyan sapma ile doğan zararlar arasında nedensellik bağının bulunmadığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir.

Seyahat rotasının değiştirilemeyeceği kuralı mutlak olmayıp, bunun bazı istisnaları vardır: Kaptan denizde can ve mal kurtarmak maksadıyla veya (savaş durumu, liman grevleri, fırtına veya doğal afetler gibi) haklı mücbir sebeplerle esas rotadan ayrılabilir ve hatta bu gibi durumlarda bu rotadan ayrılması zorunludur (TK.mad.972).

Keza diğer haklı sebeplerin varlığı (örneğin hastalanan gemi adamını karaya çıkartma, umulmayan nedenle yolculuğun uzaması

---

135 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.256; "Kaptan ve taşıyan yolculukta navlun mukavelesi ile tayin edilmiş rotayı izlemek zorundadır. Bu taşıyanın malları gerekli özenle taşıma borcunun bir sonucudur (TK.mad.1061). Haklı bir sebep olmaksızın geminin normal rotasından ayrılması akde muhalefet teşkil eder ve dolayısıyla husulegelen sonuçlarından taşıyan sorumludur (TK.mad.996, 1091). Haksız sapmadan doğan gecikme zararlarından taşıyan genel hükümlere göre sorumludur". Y.11.HD. 10.7.1987, 2148/4158, Eriş G., 1990, sf.573; ayrıca bak. § 14, III, 3.

136 bak. § 7, III - IV.

137 Donatan TK.mad.947 gereğince gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluk decesinde sorumludur. Keza sapma rotanın yanlış hesabı ya da navigasyon hatası, mevkiin yanlış tayini gibi gemi adamlarının teknik kusuru neticesi doğmuşsa taşıyan yük zararlarından sorumlu olmaz (TK.mad.1062/2) bak.Çağa T., 1988, sf.57.

138 bak. § 15, I; Ancak TK.mad.1114 hükmü ile kanunen getirilmiş olan sınırlama geçerlidir. bak. § 13, II, 6.

yüzünden yakıt ikmali, fırtınada kayan yükün yeniden istiflenmesi) halinde de rotadan haklı olarak ayrılabilir[139]. Bu gibi "rotadan ayrılma" halleri tarafların karşılıklı hak ve yükümlülüklerini etkiylemeyeceği gibi, özellikle taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu değildir. Bu kuralın uygulanmasında özellikle Medeni Kanunun 2 nci maddesinin dürüstlük ilkesi göz önünde tutulmalıdır[140].

Navlun sözleşmelerine konulan sapma koşulu (deviation clause)[141] ile taşıyana belirli sebeplerle tanınan rotadan ayrılma yetkisinin de dar yorumlanması gereklidir. Bu sapma koşulu taşıyana yolculuğa yabancı amaçlar izlemek yetkisini vermez[142].

II. BOŞALTMA YERİ VE BOŞALTMA MASRAFLARI

1- Yüklemenin karşılığı olan ve yüklemeye ilişkin kurallarla tamamen aynı şekilde ve aynı ifadelerle[143] düzenlenmiş bulunan "boşaltma" (discharge, dechargement, löschung) yükün teslim alınması için gönderilenin emrine amade tutulmak maksadıyla boşaltma limanında gemiden sözleşmeye göre karaya veya layterlere çıkartılmasıdır[144].

Navlun sözleşmelerinde çoğu kez geminin varış limanı veya yükün boşaltma yeri açıkça belirlenir. Bu takdirde, sözleşmede belirlenen yer boşaltma yeridir. Özellikle tam çarter sözleşmelerinde yükleten, varış veya boşaltma yerini seçmek (option) hakkına da sahip olabilir[145]. Boşaltmaya hazırlık olmak üzere; "kaptan yükü boşaltmak için gemiyi yükü teslim alacak olan kimsenin (gönderilenin) ve bunlar birden fazla ise, hepsinin göstereceksleri yere demirler" (TK.mad.1050/1).

---

139 bak.Okay M.S., 1971, sf.139; Çağa T., 1988, sf.56.

140 bak.TK.mad.1091; ayrıca bak. DCMK.mad.14 - 17.

141 bak. § 15, II, 19.

142 bak.Çağa T., 1988, sf.56.

143 bak. § 10, II, III.

144 bak.Çağa T., 1988, sf.58; Rodiere R., 1963, sf.256; Chorley-Giles, 1988, sf.304; Tekil F., 1993, sf.179; Okay M.S., 1971, sf.140.

145 Bu seçim hakkının zamanında ve dürüstlük kuralına uygun olarak kullanılmaması halinde seçim hakkı taşıyana geçer, bak.Okay M.S., 1971, sf.140.

Boşaltma yeri zamanında gösterilmemişse veya bütün gönderilenlerin yer göstermek hususunda anlaşamamaları halinde kaptan, olağan boşaltma yerine demirleyebileceği gibi; suyun derinliği veya geminin selameti bakımından, gösterilen yer elverişli değilse ya da yerel düzenlemeler ve tesisler bakımından, verilen talimata göre hareket etmek olanaksız bulunduğu takdirde en uygun yere demirler[146] (TK. mad.1050/2).

2- Boşaltma masraflarının kime hangi oranda ait olacağına gelince: uygulamada normal olarak yükün "gemiden boşaltma masrafları" taşıyana ve geri kalan diğer boşaltma masrafları ise (örneğin mal kitlesinin mavnalarla sahile ve antrepolara ulaştırılması gibi işlere ilişkin masraflar) gönderilene aittir. Bununla beraber sözleşme[147] boşaltma limanı düzeni ve bunlar da yoksa yerel adetlerle aksi de belirlenmiş olabilir (TK.mad.1051). Örneğin geminin boşaltma yeri olarak varma limanının rıhtımına demirlemesi halinde mevcut adetlere göre yükün gemiden rıhtıma kadar boşaltılması masrafları taşıyana aittir. Geminin açıkta demirlemesi halinde ise; yükün gemiden mavnalara kadar indirilmesi yine taşıyana, mavnalarla rıhtıma boşaltma masrafları ise gönderilene aittir. Bununla beraber, boşaltma limanı düzenlemeleri ile veya sözleşmeyle farklı çözümler de belirlenmiş olabilir[148].

---

146 Gösterilen yerde makul bir süre boşaltma sırasını beklemek zorunda olması sözleşmede başkaca kayıt bulunmadıkça taşıyana başka bir yere demirlemek hakkını vermez. Bu konuda "free of turn", " at or of port", "so near as", "whether in berth or not" kayıtları için bak. § 15, II.

147 Fio, fios kaydının varlığı halinde taşıyan masraflara karışmaz.bak.yukarıda § 10, II, 1 ve § 15, II, 17; Bazen çarter parti veya konişmentolarda boşaltmanın supalan (sous palan) yani palanga altında yapılacağı şart edilir. Bu halde taşıyanın sorumluluğu burada sona erer.bak.Tekil F., 1993, sf.145; Güvertede (on board) teslim şartlı taşıma sonucunda mal gemiden boşaltılırken hasara uğramışsa, taşıyanın bundan sorumlu tutulabilmesi için tahliye işleminin onun tarafından yapıldığı ispatlanmalıdır. Y.11.HD. 12.12.1985 7185/7365 BATIDER, 1985, C.XIII, § 1., sf.181.

148 Ayrıca bak. § 18 ve § 19.

III. BOŞALTMA SÜRESİ

1- Boşaltma Süresi

Boşaltma süresi de (starya) yüklemede olduğu gibi düzenlenmiştir. Tam çarterde (yani geminin tamamı taşıtana tahsis edilmişse) kaptan boşaltmaya hazır olunca bunu gönderilene bildirir (hazırlık ihbarı) ve gönderileni tanımıyorsa boşaltmaya hazır olduğunu yerel adetlere göre ilan eder. Boşaltma süresi bildirimin ertesi günü işler. Bunun için de geminin limana varmış ve boşaltmaya hazır bulunması yeterli olup, boşaltma süresinin başında rıhtıma yanaşmış veya boşalma yerine demirlemiş olması gereklidir[149]. Boşaltma süresi sözleşme ile belirlenir; sözleşmede boşaltma süresi hakkında bir hüküm yoksa boşaltma limanı düzenlemelerine ve bunlarla da sürenin belirlenebilmesi olanaklı bulunmuyorsa süre, boşaltma yerindeki adetlere göre belirlenir. Böyle bir adet de yoksa boşaltma süresi, boşaltma yerinde durumun gereklerine uygun bir süredir. (TK.mad.1053/1). Aksi kararlaştırılmamış olmadıkça boşaltma süresi için ayrı bir ücret istenemez (TK.mad.1052/3). Hazırlık bildiriminin yapılması, bildirimin şekli, boşaltma süresinin gönderilen yararına bir süre olması, "dispeç mani"[150] ,yükleme ve boşaltma sürelerinin birbirinden bağımsız olması ancak sözleşme ile birbirlerine sayılabilmeleri, rastlantısal nedenlerle boşaltmanın durmasının sürelere etkisi[151], konularında yukarıda yükleme ile ilgili olarak yapılan açıklamalar burada da aynen geçerlidir.

---

149 bak.Çağa T., 1988, sf.59 ordino verilmesinin geminin boşaltmaya hazır olduğuna dair bildirim sayılması mümkün değildir. Y.11.HD. 31.3.1992 E.90/5525, K.92/4006, YKD, 1992, Ağustos, sf.1222.

150 Boşaltmadaki dispeç mani'nin taşıtan veya gönderilenden hangisine ait olacağı sözleşme ile belirlenir.

151 Rıhtımın dolu olması nedeniyle boşaltmanın, boşaltma süresi içinde yapılamamış olması gönderilenin faaliyet sahasında meydana gelen rastlantısal sebeplerden doğmuş sayılmalıdır. Y.11.HD. 23.5.1978, 2297/2708, bak. Eriş G., 1990, sf.452; Boşaltma için sıra beklenilmesinde gönderilenin hiçbir kusuru ve iştiraki bulunmamakta, bu nedenle geçen süre taşıyanın faaliyet sahasını ilgilendiren bir durumdur. Diğer bir deyimle sıra bekleme, henüz boşaltma başlamadan önce ortaya çıktığına göre TK.mad.1055'deki süreler işlemeye başlamaz. Y.11.HD. 7.2.1980, 215/536, bak.Eriş G., 1990, sf.454.

2- Sürastarya Süresi Ve Ücreti

Navlun sözleşmesinde taraflarca kararlaştırıldığı takdirde taşıyan yükün teslimi için boşaltma süresinden daha fazla beklemek zorundadır. Bu süre boşaltmadaki sürastarya süresidir. (TK.mad.1052/2). Sözleşmede sadece sürastaryadan veya sürastarya ücretinden söz edilip de ayrıca sürastarya süresinin ne kadar devam edeceği belirlenmemişse; sürastarya süresi, boşaltma süresinin yarısı kadardır (TK.mad.1053/2). Boşaltmanın süresi veya hangi gün biteceği sözleşmede belirlenmişse, sürastarya süresi boşaltma süresinin bitmesiyle başlar (TK.mad. 1054/1). Sözleşmede hüküm olmadığı takdirde taşıyan, boşaltma süresinin bitmiş olduğunu veya hangi gün biteceğini gönderilene bildirmedikçe sürastarya süresi işlemeye başlamaz ve ayrıca taşıyanın yeni bir bildirimine gerek yoktur (TK.mad.1054/2). Bildirimin ne şekilde yapılacağı hakkında yukarıda § 10, III, No.2 ve 3'de sözü geçen kurallar burada da geçerlidir. Sürastarya süresi için taşıtan veya gönderilen sürastarya ücreti ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1052/3). Sürastarya ücretinin miktarının belirlenmesinde de, yine yukarıda § 10, III, No.2'de söz konusu edilen kurallar uygulanır. (TK.mad.1052/4).

3- Bekleme Süresi

Navlun sözleşmesinde boşaltma safhasında, yüklemede olduğu gibi üç günlük bekleme süresi yoktur. Bundan dolayı boşaltma safhasında yükün alınması için gereken bekleme süresi, boşaltma süresi ile sürastarya süresinin toplamından oluşur. Bu bekleme süresinin hesabında ise yükleme safhasındaki kurallar geçerlidir. (TK.mad. 1055)[152].

Sözleşmede taşıyan tarafından, boşaltmanın mutlak surette belli bir güne kadar bitmesi şart koşulmuş ise, taşıyan fazla beklemek zorunda değildir (TK.mad.1056). Bu takdirde taşıyan; ya Ticaret Kanununun 1051 inci maddesinin 1 inci fıkrası hükmüne göre, gönderilene haber verdikten sonra malı bir ambara veya güvenli bir yere

---

[152] bak. § 10, II, 3.

tevdi eder[153] ya da bekleme süresini (yani boşaltma süresi ile sürastarya süresi toplamından oluşan süreyi) uzatarak gönderilenden ayrıca gecikme sebebiyle yapılan süre uzatımı için bir tazminat talep eder.

4- Time Sheet

Yükleme ve boşaltmanın safahatı, hazırlık bildirimlerinin ne zaman yapıldığı, sürenin başlangıcı, yükleme ve boşaltmanın başladığı ve bittiği tarih ve saat, çalışılan saatler, duraklamalar ve sair olaylar "Time Sheet" denilen bir belgede tespit olunur ve ödenecek sürastarya ücreti ve dispeç mani buna göre belirlenir.[154]

IV. YÜKÜN TESLİMİ

1- Teslimin Şekli

Navlun sözleşmesinde taşıyanın esas borç edimi olan, belirli mal kitlesinin deniz yolu ile taşınması işi[155] yükün taşıtana veya gönderilene[156] teslimi ile sona erer. Böylece "yükün teslimi" sözleşmenin yerine getirilmesi safhasını kapayan bir hukuki işlem olup navlun sözleşmesinden doğan borç ilişkisi de bu hukuki işlem, yani yükün teslimi ile sona erer. Diğer yandan teslim, sadece yükü alacak olana teslimle yükümlü olan taşıyan veya temsilcisi olan kaptan tarafından yapılması gereken tek taraflı bir işlem değil; taşıtan veya gönderilenin ya da yükü alacak olan kişinin rıza ve katılmasını da gerektiren çift

---

153 bak. § 11, V.

154 bak.Çağa T., 1988, sf.61; Akıncı S., 1968, sf.541.

155 bak. § 9, I.

156 Teslimin kime yapılacağı hususunda; eğer düzenlenmişse yetkili konişmentoyu veya teslim ordinosunu ibraz eden hak sahibine; konişmento düzenlenmemiş olup da çarter parti'de teslimin kime yapılacağı belirtilmişse bu kişiye; malın kime teslim edileceği konusunda çarter partide de bir kayıt yoksa ve yükleten tarafından da belirlenmemişsee malın yükletene ve yükleten de belli değilse taşıtana teslimi gerekir. Okay M.S., 1971, sf.148-149; Teslim konusunda bak.Chorley-Giles, 1988, sf.308; Çağa T., 1988, sf.61; Tekil F., 1993, sf.179, Rodière R., 1963, sf.257.

taraflı bir hukuki işlemdir. Zira, ancak bu hukuki işlem ile; sözleşme gereğince taşınmak üzere gemiye alınan ve seferin devamınca taşıyanın elinin altında bulunan belirli yük kitlesi seyahatin sonunda malı alacak olan kimsenin rıza ve katılımı ile onun zilyedliğine (elmenliğine) geçmektedir. Böylece taşıyanın TK.mad.1061'deki sorumluluğu teslim ile sona erer; mallardaki ziya ve hasar TK.mad.1066 uyarınca ihbar veya tespit ettirilmemiş[157] olması kaydıyla taşıyanın sözleşmeye uygun taşıma yaptığı karine olarak kabul edilir ve taşıyana karşı açılacak davaların süresi işlemeye başlar.

Navlun sözleşmesi gereğince taşınan eşya, taraflar arasında yapılmış olan anlaşmanın niteliğine ve koşullarına göre değişik biçimlerde teslim edilebilir: Eğer taraflar arasındaki anlaşma hükümlerine göre gönderilen, yükü kendi araçları ile gemiden boşaltacak ise teslim; geminin boşaltma yerine yanaşarak boşaltmaya hazır olduğunun gönderilene bildirilmesi ile, yani boşaltmadan önce gemide yapılır (örneğin bir tam çarter sözleşmesi hükümlerine göre belirli bir geminin ambarlarında taşınan zahirenin ulaştığının gönderilene bildirilmesi ile boşaltma yerinde gemiden doğrudan doğruya özel tertibatla siloya çekilmesi veya tankerden petrolün, yine gönderilene ait özel tertibatla gönderilenin petrol tanklarına aktarılması gibi). Çoğunlukla teslim, boşaltmadan hemen sonra gönderilenin veya temsilcisinin eşyayı teslim almasıyla olur. Bu takdirde teslim, yükün gemiden boşaltılmasından sonra, malın rıhtımda konişmento hükümlerine göre verilmesi gereken kişiye teslimi suretiyle olur. (TK.mad.1102 vd.). Bu gibi hallerde mal gemiden boşaltılarak çoğu kez taşıyana ait antrepolara çekilir ve teslim ise, konşimento hükümlerine göre[158] antrepolarda yapılır. Malın gemiden boşaltılması ile kıyıda (veya antrepoda) teslimi sırasındaki kayıp ve hasarı yüzünden doğacak zararlar taşıyana aittir (TK.mad. 1061). Ticaret Kanununun 1061 inci maddesinde sözü geçen sebeplerle, taşıyanın bu sorumluluğu ortadan kaldırılabilir[159].

---

157 bak. § 13, II, 3.

158 bak. § 12.

159 bak. § 13, II ve III.

2- Yükün Teslim Alınmasında Temerrüd

Yukarıda belirtildiği gibi, navlun sözleşmesi gereğince taşınan yükün teslimi yükü alacak olan kişinin de rıza ve katılımını gerektiren çift taraflı bir hukuki işlemi olduğuna göre; yükün teslim alınmaması halinde *alacaklının temerrüdü* durumu ortaya çıkmaktadır. Bundan dolayı Ticaret Kanunumuzda taşıyan veya (onun kanuni temsilcisi sıfatı ile) kaptana, önlem olarak *teslim yerine geçmek üzere* tek taraflı bazı işlemler yapma yetkisi tanınmıştır.

a) Ticaret Kanunumuzun 1057 nci maddesine göre; gönderilenin malı teslim almaya hazır olduğunu bildirip de -boşaltma ve sürastarya sürelerinden oluşan- bekleme süresi içinde yükü teslim almakta gecikmesi halinde kaptan, gönderilene haber verdikten sonra[160] malı genel bir ambara veya güvenli herhangi bir yere tevdi etmek (bırakmak) yetkisine sahiptir. (TK.mad.1057/1). Burada ifaya hazır bulunan borçlu karşısında mütemerrit alacaklının durumu söz konusu olduğuna göre Ticaret Kanunumuzun bu hükmü, alacaklının temerrüdüne ilişkin Borçlar Kanununun 91 inci maddesi genel kuralının deniz ticaretine ilişkin özel bir uygulama biçimidir. Bu takdirde taşıyan, teslim borcundan kurtulduğu gibi; tevdi yerindeki malın hasarı ve tevdiden doğan masraflar da taşıtan ve gönderilene ait olur (TK.mad.1061; BK. mad.91, 96).

b) Gönderilenin malı teslim almaktan kaçınması ya da kaptan tarafından geminin boşaltılmaya hazır olduğunun kendisine bildirilmesi ve bulunmadığı[161] takdirde de durumun ilan edilmesi (TK.mad. 1052/1) üzerine malı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmesi ya da bulunamaması halinde kaptan, malı genel bir ambara veya güvenli herhangi bir yere tevdi ederek taşıtana haber vermekle yükümlüdür.

---

160 Kaynak Alman Kanununda "haber vermek kaydıyla" denilmekte ve doktrin de gönderilene tevdiden sonra hemen haber verilmesini yeterli saymaktadır.Çağa T., 1988, sf.63.

161 Gönderilenin bulunmamasından maksat onun meçhul olmasıdır; yoksa kaptanın gönderileni araştırma mecburiyeti yoktur. Çağa T., 1988, sf.63.

Burada da yükün tevdii ve durumun bildirilmesi teslim niteliğindedir ve yukarıda (a) bendinde sözü edilen kurallar burada da geçerlidir (TK.mad.1057/2). Tevdi işleminin kusurlu olarak yapılması kaptanı ve taşıyanı tazminatla yükümlü hale getirir. Sözleşmelere de çoğunlukla taşıyana gemi varma limanına gelir gelmez yükü boşaltarak ambarlama yetkisi tanıyan özel koşullar[162] konulmaktadır..

c) Gönderilenin, kaptanın kusuru olmaksızın gecikmesi veya tevdi işlemi yüzünden boşaltma süresinin geçmesi halinde taşıyan; sürastarya ücretini talep etmek ve gecikme sürastarya süresinden de fazla ise, ayrıca uğradığı zararın tazminini istemek hakkına da sahiptir. (TK.mad.1057/3). Bunun için taşıtanın veya gönderilenin kusuru aranmaz.

3- Kısmî Çarter Sözleşmelerinde Teslim

Boşaltma ve teslim üzerinde tam çarter sözleşmeleri için buraya kadar § 11, III ve IV'de sözü geçen kurallar, geminin bir kısmının ya da belirli bir yerinin taşıtana tahsisi suretiyle sözleşme konusu yapılan navlun sözleşmelerinde (yani kısmî çarter sözleşmelerinde) de aynı şekilde uygulanır. (TK.mad.1058).

V. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİNDE BOŞALTMA VE TESLİM

1- Taşıma sözleşmesinin konusu parça mal olan kırkambar sözleşmelerinde, çarter sözleşmelerinde olduğu gibi geminin taşıtana tahsisi söz konusu olmadığından[163] kanuni bekleme süresi yoktur[164]. Gönderilen kaptanın daveti üzerine gecikmeden (derhal) malları teslim almak zorundadır. Kaptanın gönderilenleri tanımaması halinde davet[165]

---

162 Wharf Clause, bak § 15, II, 18.

163 bak. § 9, II, 2.

164 bak. § 10, VI.

165 Davet hükmü sözleşme ile kaldırılabileceği gibi, düzenli posta seferi yapan hat gemilerinde, varma zamanı önceden ilan edilen tarifelerden bilindiğinden, davete gerek bulunmamaktadır. Kaptan malı boşaltıp gemi acentesine teslim eder. Gönderilenler geldikleri zaman mallarını acenteden teslim alırlar.

yerel adetlere göre ilan suretiyle yapılır (TK.mad.1059/1). Gönderilenin yükü teslim alması hususunda yukarıda söylenenler burada da geçerlidir. Yani gönderilenin yükü teslim almakta gecikmesi halinde kaptan, gönderilene haber verdikten sonra malı genel bir ambara veya güvenli herhangi bir yere tevdi edebileceği gibi; gönderilenin malı teslim almaktan kaçınması ya da kendisine bildirim yapılması veya ilan edilmesi üzerine malı almaya hazır olup olmadığını bildirmemesi veyahut da kendisinin bulunmaması halinde kaptan yine yükü aynı biçimde tevdi ederek taşıtana haber vermekle yükümlüdür. Gönderilenin gecikmesi veya tevdi işlemi yüzünden boşaltma süresinin geçmesi halinde de taşıyan sürastarya ücreti ve ayrıca tazminat istemek hakkına sahiptir (TK.mad.1059, 1057).

2- Taşıyan ile taşıtan arasında tam veya kısmî bir çarter sözleşmesi düzenlenmiş olup da taşıtan üçüncü kişilere ait parça eşyanın yolculuk sonunda boşaltılması ve teslimi hakkında ilk taşıyanın hak ve görevleri çarter sözleşmelerine ilişkin boşaltma ve teslim hükümlerine tabidir (TK.mad.1060, 1052 - 1057).

§ 12

KONİŞMENTO

I. HUKUKİ NİTELİĞİ VE DÜZENLENMESİ

1- Tanımı Ve Niteliği

Konişmento (Konnosement, connaissement, bill of lading); taşıyan tarafından yükletenin talebi üzerine tek taraflı olarak düzenlenen bir belge (yük senedi) olup, bu belge ile taşıyan bir yandan sevk için gönderilenden eşyayı teslim alındığını beyan ve diğer yandan da seferin sonunda (varış limanında) yükün kanunen yetkili hamiline teslimini

taahhüt eder[166]. Hukuki niteliği bakımından konişmento, öncelikle taşıyanın kendisine sevk için gönderilen eşyayı teslim aldığı hususundaki kabul ve tanıma beyanını içeren bir belgedir. Esasen konişmento deyimi Latince aslındaki "cognoscere" (tanımak) sözcüğünden geldiğine göre[167] konişmentonun bu niteliği iyice belirginleşmektedir. Dilimizde çeşitli biçimlerde teleffuz edilen konişmento veya konşimento sözcükleri birbirinin aynı olup, bize İtalyanca'dan geçmiştir. Diğer yandan konişmento ile taşınacak yükün sefer sonunda bu belgenin kanunen yetkili hamiline teslimi taahhüdü de beyan edilmekte ve konişmentonun düzenlenmesiyle sefer sonunda yükün teslimine yönelik kişisel bir borç (ve dolayısıyla talep hakkı) doğmaktadır[168]. Bu bakımdan konişmento, herşeyden önce taşıyan tarafından ve kanunun belirlediği şekilde düzenlenmesi gereken ve tek taraflı borç doğuran bir belgedir[169].

2- Düzenlenmesi

Konişmento, taşıyan tarafından yükletenin isteği üzerine ve yükletenin istediği kadar örnek halinde düzenlenir (TK.mad.1097/1). Yükletenin isteği halinde bu, taşıyan için bir zorunluluktur. Talebin

---

166 Tanımlamalar için bak.Çağa T., 1988, sf.65; Okay M.S., 1971, sf.44; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.96; Eriş G., 1990, sf.579; Chorley-Giles, 1988, sf.239; Maraist F.L., 1991, sf.56; Rodière R., 1963, sf.244; Grime R., 1978, sf.82; Werner A.R., 1964, sf.298.

167 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.295.

168 bak.Abraham H.J., 1950, sf.95.

169 TK.mad.1097-118 hükümleri ile düzenlenen konişmento ve konişmento tahtındaki taşıma hükümleri uluslararası sahada 25.8.1924 tarihli "Konişmento ile İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Brüksel Konvansiyonu" ile düzenlenmiştir. Türkiye bu konvansiyonu 17.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanunla onaylamıştır (RG.22.2.1955). Deniz yolu ile taşıma sahasındaki sorumluluğun emredici hukuka bağlanması esasını getiren Amerikan Harter Act'ın düzenlenen bu Konvansiyon birçok ülkenin kanunlarının ve uygulamasının temelini oluşturmuştur.bak.Çalık A., Konişmentoya Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Brüksel Konvansiyonunun Uygulanması İle İlgili Yabancı Mahkeme Kararları, D.E.Ü. H.F.Dergisi, İzmir, 1983, S.2, sf.289. Bu konvansiyonda 23.2.1968 tarihli protokolle bazı değişiklikler yapılmıştır.

bulunmaması halinde konişmento düzenleme zorunluluğu yoktur. Fakat iş hayatında, özellikle uluslararası mal satışlarında oynadığı önemli rol ve akreditif işlemlerinde bankalarca mutlaka aranılan bir belge olması nedeniyle hemen her taşımada konişmentonun düzenlenmesi talep olunmaktadır. Talep üzerine konişmentonun gecikmeden düzenlenmesi gereklidir. Ancak bunun için yükün teslim edilmiş veya yüklenmiş olması şarttır[170].

Konişmentoyu düzenlemeye yetkili ve yükümlü olan kişi taşıyandır. Taşıyandan başka kaptan ve donatanın bu hususta yetkili kılacağı herhangi bir temsilcisi de, konişmento düzenleyebilir. (TK.mad.1097/4). Donatan ve taşıyanın farklı kişiler olmaları halinde çoğu kez sözleşmelere ve konişmentolara donatanın veya gemi işletme müteahhidinin taşıyan sayılacağına dair kayıt konulur[171].

Uygulamada, çarter parti'lerde olduğu gibi[172], önceden hazırlanmış basılı konişmento formülerleri kullanılmaktadır.Örneğin BIMCO tarafından hazırlanan GENCON sefer çarteri ile yapılacak taşımalarda kullanılan "CONGENBILL" veya düzenli posta (line) seferleri için "CONLINEBILL" ve bu seferlerdeki karma taşımalar için "CONLINETHRUBILL" isimli konişmento formülerleri geniş kullanılma alanı bulmaktadır. Ancak bu sahada hemen her işletmenin kendi formülerleri de vardı[173].

Konişmento, Ticaret Kanunu'muza göre sadece iki şekilde düzenlenir: Yükleme Konişmentosu ve Tesellüm Konişmentosu.

a) Yükleme Konişmentosu: (Bord.-od. Verladungskonnossement, connaissement ambarqué); yükün gemiye alınması üzerine yükletenin talebiyle, yükün alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz (mates

---

170 bak.Çağa T., 1988, sf.68.

171 Identity of Carrier Clause. bak. § 15, II, 4.

172 bak. § 9, III, 1.

173 Örneğin D.B. Deniz Nakliyatı T.A.Ş.'nin Avrupa ve Amerika taşımaları için ayrı iki konişmento formüleri mevcuttur.bak.Okay M.S., 1971, sf.45.

receipt) veya tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında düzenlenen bir belgedir (TK. mad.1097/1). Bütün örneklerinin metin itibariyle aynı olması, aynı zamanda kaç örnek düzenlendiğinin de konişmento üzerinde gösterilmesi zorunludur (TK.mad.1097/2). Konişmento, taşıyanın tek taraflı yazılı beyanı olmakla kural olarak sadece onun imzasını içermekle beraber, yükleten, taşıyanın talebi üzerine konişmentonun kendisi tarafından imzalanmış bir örneğini taşıyana vermek zorundadır (TK.mad.1097/3). Buna kaptan kopyası (captain's bill of lading) denir ve gümrük işlemlerinde kullanıldığı (manifesto ile birlikte) gibi kaptana varma limanında kendisine ibraz olunan konişmento örneğini kontrol olanağını verir[174].

b) Tesellüm Konişmentosu : (Übernahmekonnossement); taşınmak üzere teslim alınan ve fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan mallar için yükletenin istemi ve oluru ile düzenlenen bir belgedir. Tesellüm konişmentosuna malların ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna ilişkin kayıt düşüldüğü takdirde "yükleme konişmentosu" niteliğini alır ve onun yerine geçer (TK.mad.1097/5). Görüldüğü üzere; tesellüm konişmentosu, taşınmak üzere teslim alınan ve henüz geminin bordasına konulmamış bulunan yük için düzenlenen bir belgedir. Tesellüm konişmentosunun düzenlenebilmesi için, vasıtalı dahi olsa yükün taşıyanın zilyetliğine (elmenliğine) geçmesi zorunludur. Tesellüm konişmentosu uygulamada pratik bakımdan büyük bir gereksinimi karşılamaktadır. Zira yüklenmek üzere rıhtımda ve antrepolarda bekletilen, fakat henüz yükletilemiyen mallar için düzenlenen bir tesellüm konişmentosunu; konjonktür durumuna göre sirkülasyon (dolaşım) kabiliyetinden yararlanarak yüklemeyi beklemeden de piyasada tedavüle sürmek olanaklıdır. Ancak tesellüm konişmentosunun sakıncaları da vardır. Zira bir tesellüm konişmentosu hamili, malın yüklenip yüklenmediğini ve ne zaman yükleneceğini bilemez. Malın yüklemeden önce kaybolması ve hiç yükletilmemesi olasılığı da bulunmaktadır. Bundan ötürü tesellüm konişmentosu konusu malların alım satım ve akreditif işlemleri risklidir. Bu sebeple

---

174 bak.Çağa T., 1988, sf.72.

tesellüm konişmentosu denizaşırı satışlarda çoğu kez ifa olarak kabul edilmez ve kredi sağlamada yararlı olmaz[175].

c) Geçici Makbuz: Uygulamada yükün teslim alındığı sırada yükletene verilmiş olan "geçici makbuz" (tesellüm makbuzu) konişmento değildir. Geçici makbuz[176] (Verladungs.-od. Kaiempfangschein, Mate's Receipt, reçu provisoir) yükleme ile ilgili gemi subayı veya liman ya da rıhtım yönetimi tarafından yükün teslim alınması üzerine yükletene verilen bir alındı belgesi olup bunun bir örneği, alınan yükü kontrol etmek üzere taşıyana verilir. Bu belgenin geri verilmesi üzerine de asıl konişmento düzenlenir[177]. Buraya kadar söylenenlerden anlaşılacağı üzere, geçici makbuzda içerik olarak yazılı bulunan yüke ait bütün niteliklerin olduğu gibi ve noksansız olarak düzenlenen asıl konişmentoya geçirilmesi gereklidir.

Geçici makbuz; isminden de anlaşılacağı üzere, geçici nitelikte bir belge olduğu için hukuken kıymetli evrak değildir. Tedavül (sirkülasyon) kabiliyeti yoktur. Özellikle konişmento ile geçici makbuz arasındaki en önemli fark burada görülür.

d) Aktarmalı (Karma) Taşıma Konişmentosu

Yükleme ve tesellüm konişmentolarının yanında Ticaret Kanununda düzenlenmemiş olmakla birlikte, konişmentonun bir diğer türünü de Karma (aktarmalı) taşıma konişmentosu oluşturur. Karma taşıma konişmentosu birden fazla değişik taşıyanlar tarafından deniz, kara veya içsularda değişik araçlarla yükün taşınması halinde, taşımanın bütün safhaları için geçerli olmak üzere ilk taşıyan tarafından verilen konişmentoya denir. Böylece ilk taşıyan yükü gönderilene teslim borcu altına girer. Fakat bütün safhalardaki taşıma borcu ona ait olmayıp yardımcı şahıs durumundaki diğer taşıyanlarca borç ifa edilir. Bazen ilk

---

175 bak.Okay M.S., 1971, sf.47; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.97-98.

176 bak.Okay M.S., 1971, sf.45 dipnot 174; Çağa T., 1988, sf.72; Chorley-Giles, 1988, sf.239.

177 bak. § 12, I, 2, a.

taşıyan da dahil olmak üzere tüm taşıyanlar sorumluluklarını sadece kendi taşıma safhaları ile sınırlandırırlar. Bazen de tüm taşıyanların bütün safhalardan müteselsilen sorumlu olacağı şekilde konişmento düzenlenir[178].

II. KONİŞMENTONUN İÇERİĞİ

A. BİÇİMSEL İÇERİK

Kaynak Alman Ticaret Kanunu (HGB) nun 643 üncü paragrafından aynen alınan Ticaret Kanunumuz'un 1098 inci maddesinde konişmentonun içeriği 11 bent olarak belirlenmiştir[179]. Deniz ticaretinde kullanılan en önemli bir belge olarak konişmentonun ticari ilişkilerde kıymetli evrakın tedavül (dolanım) fonksiyonunu yerine getirebilmesi için gerekli güvenilirliğinin sağlanması bakımından, düzenlenecek her konişmento asgari olarak şu hususları içermelidir:

1- Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret ünvanı, konişmentonun düzenlenmesiyle doğan borç yükümlülüğünün süjesi olması bakımından konişmentoda yazılı olmalıdır (T.K.mad.1098/1). Kaptan veya donatanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen bir konişmentoda (TK.mad.1097/4) taşıyanın adı gösterilmediği takdirde donatan, taşıyan sayılacağı gibi[180] taşıyanın adının yanlış bildirilmesi halinde donatan,

---

178 bak.Okay M.S., 1971, sf.48 vd.; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.98.

179 Bu unsurlar kambiyo senetlerindeki gibi geçerlilik şartı değildirler. Bir belgenin konişmento olup olmadığının belirlenmesinde ölçü onun bir geçici makbuz olmayıp kıymetli evrak olduğu hususunda yük, yolculuk ve varma limanı bakımından yeter derecede açıklık bulunmasıdır. Bu ayırım için bir görüşe göre belge metninde "konişmento" kelimesinin bulunması zorunludur. Okay M.S., 1971, sf.55; aksi görüş: Çağa T., 1988, sf.75.

180 Kaptan veya donatanın diğer bir temsilcisi tarafından tanzim olunan konişmentoda taşıyanın adı gösterilmemiş olursa donatan taşıyan sayılır. Taşıyanın adının konişmentoda gösterilmesi halinde ise taşıma ile ilgili hasar ve noksanlıktan donatan değil, taşıyan sorumludur. Ancak, konişmentoda dava dışı donatanın da adının yazılı bulunması davalı taşıyanı sorumluluktan kurtarmaz. Y.11.HD. 18.02.1991, E.89/9087, K.91/1021 İKİD, Şubat 1992, sf.8562; Ayrıca bak.Y.11.HD. 19.04.1985, 1538/2368 ve Y.11.HD. 10.07.1987, 2148/4158 Eriş G., 1990, sf.596-597.

beyanın doğru olmamasından doğacak zarardan da gönderilene karşı sorumludur (TK.mad.1099).

2- Kaptanın adı ve soyadı da konişmentoda yazılı olmalıdır (TK. mad.1098/2). Zira kaptan, navlun sözleşmesinin yerine getirilmesi ile yükümlü bir kişi olarak; yükle ilgili şahıslara karşı sorumludur[181]. (TK. mad.972, 973). Fakat gemi ikame klozu bu kaydın önemini azalttığı gibi düzenli posta seferi yapan hat (liner) gemilerinin konişmentolarında çoğunlukla kaptanın adı yer almaz.

3- Geminin adı ve uyruğu[182]. Keza gemi ikame klozlu veya düzenli posta seferli gemi konişmentolarında bu kayıt da yer almayabilir.

4- Yükletenin adı ve soyadı veya ticaret ünvanı[183]. Özellikle emre yazılı konişmentoda ciro silsilesinin düzenli olup olmadığını ve yükleten sıfatıyla sorumlu tutulacak kişiyi belirlemek (TK.mad.1023-1026) bakımından önemlidir.

5- Gönderilenin adı ve soyadı veya ticaret ünvanı[184]. Konişmento gönderilen emrine ise bu, zorunlu bir kayıt koşuludur. Malın varma limanında kime teslim edileceğinin ve hazırlık bildiriminin kime yapılacağının[185] bilinmesi bakımından gereklidir.

6- Yükleme limanı[186].

7- Boşaltma limanı veya buna ilişkin talimat alınacak yer[187].

8- Gemiye yüklenen veya taşınmak üzere teslim alınan malların

---

181 bak.§ 7, IV-V.

182 TK.mad.832 vd.; ayrıca bak. § 2, III - IV, § 10, V, 1 ve § 14, 1.

183 TK.mad.1098/4; ayrıca bak. § 9, I, 4; Werner A.R., 1964, sf.304.

184 TK.mad.1098/5; ayrıca bak. § 9, I, 4.

185 Konişmentodaki "notify address" gönderileni değil, varma limanındaki hazırlık bildiriminin yapılacağı adresi gösterir.bak.Çağa T., 1988, sf.76.

186 TK.mad.1098/6, 1020; ayrıca bak. § 10, I - II.

187 TK.mad.1098/7, 1050; ayrıca bak. § 11, II.

cinsi, ölçüsü, sayı veya tartısı, markaları ve dıştan belli olan hal ve nitelikleri konişmentoda yazılı olmalıdır[188]. Taşıyan konişmentoda yazılı olan malların nitelik ve özellikleri hakkındaki beyanıyla bağlı kalır ve konişmentonun yazılı içeriği; taşıyanın beyan edilen özellik ve nitelikteki malları teslim aldığı hususunda kanuni bir karine oluşturur (TK.mad.1097, 1110). Bu itibarla konişmentonun içermesi gereken en önemli kayıtlar, yükle ilgili olan kayıtlardır. Uyuşmazlıkların çoğunluğunun kaynağı da bu kayıtlarla ilgili konulardır.

a) Taşıyan, yükletenin, yükleme başlamadan önce, yükün ölçü, sayı ve tartısı hakkında yazılı olarak yaptığı beyanı konişmentoya kaydetmekle yükümlüdür. Taşıyan yükün miktarını belirlemeye yarayan bu verilerden olağan olan ve en kolay kontrol edilebilen birini konişmentoya kaydeder. Ancak taşıyan kaydı istenilen bu beyanların doğruluğunu kontrol etme olanağı bulamamışsa veya beyanların doğruluğundan ya da tam olmasından kuşkulanıyorsa, bu beyanları istek uyarınca konişmentoya aynen yazmakla birlikte bu hususta bir ihtirazı kayıt (rezerv), örneğin "ağırlık belli değil" (said to weight) kaydı[189] düşmek suretiyle anılan kayıtların kendisi aleyhine karine olmasını önleyebilir.

b) Taşıyan, yükletenin yükün markaları ile ilgili beyanlarını da konişmentoya geçirmek zorunda olmakla birlikte markalar, malların veya kapların üzerine basılmamış veya yolculuğun sonuna kadar okunaklı kalacak şekilde tespit edilmemişse, bu kayıtların konişmentoya geçirilmesi yükümlülüğü ortadan kalkar ya da taşıyan bu beyanları konişmentoya geçirmekle birlikte, "markalar okunamıyor" gibi ibarelerle kayıt düşebilir. Taşıyan ile yükleten malların ölçü, sayı ve tartısı ile markaları hakkında taşıyana karşı doğru beyanda

---

188 TK.mad.1098/8; ayrıca bak. § 10, II; bu konuda bak.Okay M.S., 1971, sf.57 vd.; Çağa T., 1988, sf.77 vd.; Tekil F., 1993, sf.145 vd.; Rodiere R., 1963, sf.244; Werner A.R., 1964, sf.304 vd.

189 Unknown Clause için bak. § 15, II, 21; "Weight and Quantity Unknown Clause", Chorley-Giles, 1988, sf.245; "Poids Inconnu", Rodière R., 1963, sf.244; Werner A.R., 1964, sf.307.

bulunmakla yükümlü oldukları gibi beyanlarının doğru olmaması yüzünden doğan zararlardan da taşıyana karşı sorumludurlar (TK.mad.1023/1).

c) Taşıyan, yükletenin yükün dış görünüşü ile belli olan durumu ve niteliği hakkındaki beyanlarını da konişmentoya kaydeder. Bu husus uygulamada "dış görünüş itibarıyla iyi durumda yüklenmiş olma" (shipped in apparent good order and condition)[190] kaydı olarak konişmentoya yazılır. Bu, taşıyanın malların "dış" görünüşünü dikkate alarak açıkladığı bir beyandır. Yoksa, taşıyan bu açıklaması ile taşınan ambalajları açarak malın kendisine özgü ayıp ve maddi durumu hakkında beyanda bulunmakta değildir. Bu kayıt, örneğin çuval içindeki mallarda yalnız çuvalların durumu için hüküm ifade eder. Ancak yük, dış görünüşü itibariyle de iyi durumda değilse, taşıyan, yükletenin beyanları ile bağlı olmayıp "on kasa kırık", "elli çuval nemli", "eksik", "akıyor" gibi rezervleri (marjinal kayıtlar) konişmentoya koymak suretiyle konişmentonun kendisi aleyhine karine olmasını önler. Konulan rezervler karşısında malın konşimentodaki kayıtlara uygun olarak taşıyana teslim edilmiş olduğunun kanıtlanması da konişmento hamiline düşer[191].

Malın miktarı ve dış durumu hakkında herhangi bir ihtirazi kayıt ve şerh (rezev) taşımayan konişmentolara "temiz konişmento" (clean bill of lading) denir. Konişmentonun temiz olması yükletenler için özellikle akreditif işlemleri bakımından çok önemlidir. Bu itibarla yükletenler şerh (rezerv)'den vazgeçmesi karşılığında , taşıyanın olası sorumluluğunu güvence altına almak üzere bir garanti (tazminat) mektubu (letter of indemnity, lettre de garantie)[192] vererek bazı hukuk sistemleri bakımından anılan kayıtların düşülmesini önleyebilirlerse de TK.mad.1064/2 hükmüne göre "donatanın taşıtan veya yükletenle

---

190 bak.Tekil F., 1993, sf.145; Çağa T., 1988, sf.80; Chorley-Giles, 1988, sf.247; Werner A.R., 1964, sf.308.

191 bak.Y.11.HD. 21.03.1985, 1289/1567, Eriş G., 1990, sf.599.

192 bak.Rodière R., 1963, sf.247; Tekil F., 1993, sf.145; Okay M.S., 1971, sf.62; Çağa T., 1988, sf.81.

anlaşarak konişmentoya hakikate aykırı kayıtlar koyması yüzünden gelecek mes'uliyetlerden dolayı taşıtan veya yükletene rücu hakkı bulunduğunu derpiş eden bütün anlaşmalar hükümsüzdür".

d) Yükün cinsinin de konişmentoda yer alması gerekiyorsa da taşıyan yükletenin bu hususdaki beyanları ile bağlı değildir. Taşıyana ambalajlı olarak veya kapalı kaplar içerisinde verilmiş ve konişmentoya da "içeriği belli değil" (said to contain)[193] kaydı düşülmüş mallar hakkında da konişmentonun karine hükmü uygulanmaz.

e) Nihayet yükün kıymeti de navlun sözleşmesi veya dürüstlük kuralı gereği konişmentoya yazılır. Ancak bu takdirde taşıtan kıymete göre navlun (ad valorem freight, Wertfracht) ödemeyi peşinen kabul etmelidir. Taşıtan veya yükleten, malın cins ve kıymetinin konişmentoda yanlış ve gerçeğe aykırı olarak kaydedilmesine sebep olduğu takdirde, taşıyan her türlü sorumluluktan kurtulur (TK.mad.1046).

9- Navluna ait koşullar da konişmentoda gösterilir (TK.mad. 1098/9, 1096). Bu şartlar (navlunun miktarı, navlun teferruatından olan örneğin faiz vs. gibi masraflarla özellikle sürastarya ücretleri) esasen uygulamada basılı konişmento formülerlerinde önceden yazılıdır. Özellikle navlunun miktarı belirli mesafeler üzerinden genel tarifelerde de gösterilmektedir. Navlunun peşin tahsil edilmiş olduğu (freight prepaid) veya varma limanında gönderilen tarafından ödeneceği (freight payable at destination ya da freight collect)) kayıtları konişmentoya yazılır. Bu hususta çarter parti'ye de gönderme yapılabilir (freight payable as c/p). Konişmentoda navluna ait hiçbir kayıt yoksa gönderilen yükü teslim almasına rağmen navlunu ödemekle yükümlü olmaz[194].

10- Konişmentonun düzenlendiği yer ve gün de gösterilmelidir. Konişmento herşeyden önce tedavül kabiliyeti bulunan bir kıymetli evrak olduğundan, bunu devralan kişinin konişmento içeriği malın ne

---

[193] bak.Chorley-Giles, 1988, sf.246.

[194] Kender R.- Çetingil E., 1992, sf.101; Çağa T., 1988, sf.83.

zaman yüklendiğini bilmesi, bu malın tekrar satışı bakımından özel bir önem taşımaktadır[195]. Konişmento tarihi kusurlu olarak yanlış yazılmışsa taşıyan bundan doğan zararlardan sorumludur.

11- Konişmento yükletenin istediği kadar örnek halinde düzenleneceğine göre (TK.mad.1097/1); düzenlenen örnek sayısının da yazılı olması gereklidir (TK.mad.1098/11, 1097/2); zira konişmentoda beyan olunan mallar bir tek örneğin yetkili hamiline teslim edileceği (TK.mad.1102/2), yükletenin malların iadesini veya teslimini isteyebilmek için konişmentonun bütün örneklerini geri vermek zorunda olması (TK.mad.1108) ve bazı denizaşırı satışlarda tam takım (full set) konişmentonun bankaya ibrazı gerektiği nedenleriyle düzenlenen örnek sayısının bilinmesi zorunludur. (TK.mad.1107-1102).

B. BİÇİMSEL BAKIMDAN DÜZENLENMESİ

İçeriği bakımından konişmento, çarter partinin aksine olarak[196] *bir kıymetli evrak* tır[197]. Yani konişmentoda miktar ve nitelikleri yazılı malların sefer sonunda kanunen yetkili hamiline teslimi taahhüdünden doğan talep hakkı belgeye bağlı olup konişmentodan ayrı olarak ileri sürülemeyeceği gibi belgeden ayrı olarak başkalarına da devredilemez (TK.mad.557). Bundan dolayıdır ki; konişmentoda yazılı malların teslimini isteyebilmek için mutlaka konşimentonun ibrazı ve bu hakkın devredilebilmesi için de keza mutlaka konişmentonun teslim edilmesi gereklidir[198]. Konişmentonun ibrazı ve teslimi karşılığında taşıyan veya onun kanuni temsilcisi olan kaptan, konişmentoda beyan edilen malları teslim etmekle yükümlüdürler[199]. Konişmentonun kıymetli

---

195 bak.CIF satışlarda yükleme tarihi § 19, II; TK.mad.1141.

196 bak. § 9, III, 1.

197 bak.Abraham H.J., 1950, sf.98; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.105; Okay M.S., 1971, sf.82; Çağa T., 1988, sf.65; Zevklier A., Konişmento, Mahiyeti ve Diğer Emtea Senetlerinden Farkları, İmran Öktem Armağanı, Ankara, 1970, sf.551.

198 bak.Karayalçın Y , Ticaret Hukuku Dersleri, 2.Cilt, Ankara, 1957, sf.10.

199 bak.TK.mad.558, 1102 vd.

evrak niteliği, ona tedavül (sirkülasyon) kabiliyetini kazandırmakta ve dolayısıyla deniz ticaretindeki önemli fonksiyonunu yerine getirmek olanağını vermektedir.

Hukukumuza göre konişmento; emre, hamiline veya nama yazılı olmak üzere üç şekilde düzenlenebilirse de, uygulamada hamiline veya nama olarak düzenlenenine pek az rastlanır. Bundan dolayı Ticaret Kanunumuzda daha çok emre yazılı konişmentolara ilişkin hükümlere yer verilmiştir.

1- Emre Yazılı Konişmento

Emre yazılı konişmento (Orderkonnossement)'da; malı teslim alacak olan kişi[200] konişmentonun içeriğine göre belirlendiğinden; aksi kararlaştırılmış olmadıkça konişmento, yükletenin talebi üzerine gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir ve yalnız "emre" (to the order) olarak düzenlendiği takdirde, malı teslim alacak kişi belirsiz olduğundan bu kayıt "yükletenin emrine" olarak anlaşılır (TK.mad.1101/1)[201]. Emre yazılı konişmentonun konusu olan malın teslimi hakkının devri, ciro edilen konişmento belgesinin devri ile olur[202]. Böylece emre yazılı konişmentoda söz konusu olan temliki cironun biçimi ve sonuçları bakımından; diğer ticari senetlerde olduğu gibi[203] poliçe hukuku kuralları uygulanır[204]. Temliki cironun buradaki sonuçlarına gelince:

Ciro ve teslim sonucunda ilk önce; konişmentodan doğan bütün

---

200 Konişmentoda yazılı "order" sözü uluslararası kıymetli evrak uygulamasında "emre" anlamına geldiği bilinmekte olduğundan bunun araştırılmasına gerek yoktur. Davacı, akdin ifasından vazgeçerek ödediği meblağın tahsilini talep ve dava ettikten sonra açtığı davayla malın kendisine teslimine müncer olacak şekilde, davalının sahibi olduğunu kabul ettiği bu malın teslimi yetkisini veren ordino ve konişmento üzerindeki muarazının menini isteyemez. Y.HGK. 10.10.1973, E.69/T-712, K.73/770. YKD, Ocak, 1975, sf.25.

201 Y.11.HD. 07.11.1980, 5321/5131, Eriş G., 1990, sf.603.

202 bak.TK.mad559, 688 vd.; Werner A.R., 1964, sf.304.

203 bak.Karayalçın Y., 1977, sf.18 vd.

204 bak.TK.mad.593 vd., 690.

haklar ciro edilene (konişmentonun son hamiline) geçer (TK. mad.596/1). Ancak burada ciro ve teslim ile; lehine ciro yapılan kişiye (konişmentonun son hamiline), cirantanın sahip olduğu bütün haklar değil konişmentoda yazılı olan haklar devredilmiş olur (hakkın devri fonksiyonu, Transportwirkung). Bunun sonucu olarak taşıyan, kişisel defilerini, diğer bir deyişle konişmentonun daha önceki hamilleriyle arasında doğrudan doğruya mevcut olan ilişkilere dayanan itirazlarını lehine ciro edilen kimseye (konişmentonun hamiline) karşı ileri süremez; meğer ki konişmento hamili, bunu devralarak iktisap ederken bilerek borçlunun zararına hareket etmiş olsun (TK.mad.599). Diğer yandan, ciro edilen kişiye (konişmentonun hamiline) karşı konişmentonun hükümsüzlüğüne ilişkin (örneğin temsil yetkisinin yokluğu, imzada sahtekarlık veya zorunlu biçim koşulunun noksanlığı gibi) veya konişmentonun metninden anlaşılabilen (örneğin ciro zincirindeki düzensizlik, zaman aşımı vs.gibi) mutlak, objektif itiraz ve defiler ileri sürülebilir[205].

Emre yazılı bir konişmentonun yetkili hamili (poliçelerde olduğu gibi) ciro zinciri vasıtasıyla belirlendiği için; kesintisiz bir ciro silsilesine göre hamil olması gereken ve belgeyi elinde bulunduran kimse, konişmentonun yetkili hamili sayılır; (hak sahibini teşhis fonksiyonu, Legitimationswirkung)[206]. Cironun bu belirleme (teşhis) fonksiyonu; konişmento hamili, iyiniyetli hamil ve borçlu (taşıyan) lehine olmak üzere üç değişik tarzda etki doğurur: Önce belgenin hamili olan kişi, kanunun kabul ettiği karineye göre; biçimsel bakımdan olduğu gibi hukuken de yetkili hamil sayılır (TK.mad.598/1). Bundan başka; konişmentoyu yetkili hamil sayılan bir kişiden kötüniyeti veya ağır kusuru olmaksızın devralan kimse, belgeyi geri vermekle yükümlü değildir (TK.mad.598/2). Diğer yandan konişmentonun biçimsel olarak hamili görünen kimse hukuken de hamili sayıldığı için; bu kişiye borçlu durumunda olan taşıyan (kanuni temsilcisi olarak kaptan veya diğer bir temsilcisi) tarafından varma limanında konişmento hükümlerine göre

---

205 bak.Karayalçın Y., 1977, sf.19; TK.mad.737.

206 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.308 vd.; Karayalçın Y., 1977, sf.75; TK.mad.598/1.

malın teslimi ile borç ifa edilmiş olur[207].

Emre yazılı konişmentolarda temliki cironun yukarıda görülen etki ve sonuçlarından başka; poliçe ve çeklerde söz konusu olan güvence (teminat) fonksiyonu (Garantiewirkung) yoktur[208].

2- Nama Yazılı Konişmento

Nama yazılı konişmento (Rektakonnossement)'larda: Hak sahibi yani malı teslim alacak kişi konişmentoda kesin olarak ismen belirlenir (TK.mad.566). Kıymetli evrak olarak nama yazılı konişmentoda kayıtlı hak, bu belge olmaksızın talep edilemez. Borçlu (taşıyan veya temsilcisi), ancak konişmentonun hamili bulunan ve bu belgede adı yazılı olan veya onun hukuki ardılı olduğunu kanıtlayan kişilere malı teslim etmekle yükümlüdür. Böyle bir kanıtlama sözkonusu olmaksızın mal teslim edildiği takdirde taşıyan, konişmentonun gerçek sahibi olduğunu kanıtlayan bir üçüncü kişiye karşı borcundan kurtulamaz (TK.mad.567). Bu sebeplerden dolayı nama yazılı konişmentoların tedavül kabiliyeti yoktur. Nama yazılı konişmentonun konusu olan malların teslimini talep hakkı; ya doğrudan doğruya genel hükümlere göre (alacağın temliki yoluyla) ya da konişmentodan ayrı olarak bir temlikname ile devredilebilir[209]. Nama yazılı konişmentonun uygulamada pek az rastlanan bir tipi; konişmentonun gönderilen (yani yükü teslim alacak hak sahibi) sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına yazılı olarak düzenlenmesidir (TK.mad.1101/2). Bu takdirde taşıyan veya kaptan, taşıtanla aradaki hukuki ilişkinin niteliğine göre yük üzerinde tasarruf yetkisi sahibidirler.

3- Hamiline Yazılı Konişmento

Hamiline yazılı konişmento (Inhaberkonnossement)'nun hamili kim ise, o kimse (yani konişmentonun zilyedi) hak sahibi sayıla-

---

207 bak.Karayalçın Y., 1977, sf.76; TK.mad.622/3, 1104 vd.

208 bak.Abraham H.J., 1956, sf.98; Karayalçın Y., 1977, sf.19; TK.mad.743/3.

209 bak.Karayalçın Y., 1977, sf.14.

cağından (TK.mad.570/1); senede bağlanmış olan hak, senedin mülkiyetinin devri konusundaki anlaşma ve senedin teslimi ile üçüncü kişilere devredilebilir. Böylece konişmentoda yazılı hak bu belgeye bağlı olduğundan[210] senet üzerindeki mülkiyet ve zilyedlik haklarını takip eder. Hamiline yazılı konişmentodan doğan alacağa (yani malın teslimini talep hakkına) karşı borçlu (taşıyan); ancak konişmentonun hükümsüzlüğüne ilişkin defilerle hamiline karşı kişisel olarak sahip bulunduğu defileri ileri sürebilir (TK.mad.571/1). Hamiline yazılı konişmento deniz ticaretinde pek ender olarak düzenlenmektedir.

C. KONİŞMENTONUN İÇERİĞİ

Konişmentonun içeriği gerek taraflara tanıdığı haklar ve yüklediği borçlar ve gerekse düzenleme tarzı bakımından, tarafların çıkarlarının gerektirdiği biçimde ve yukarıda (A ve Bbentlerinde) belirtilen kurallara göre belirlenir. Bununla beraber taraflar, konişmentonun içeriğini tamamıyla ve diledikleri gibi (serbestçe) belirilemek yetkisine de sahip değildirler. Kanun Koyucu özellikle yükle ilgili kişilerin çıkarlarını korumak için ve aynı zamanda taşıyanın da hukuki durumunu ağırlaştırmamak amacıyla, düzenlenecek konişmentoların içeriklerini durumlar bazı durumlar için belirli kurallarla sınırlamıştır. Ticaret Kanunumuz'un 1116 ncı maddesinin başlığında "amir hüküm"[211] (emredici kural) olarak sınıflandırılan bu kuralları önceden bertaraf etmek veya ortadan kaldırmak ya da daraltmak sonucunu doğurmak üzere taraflarca konişmentolara konan bütün kayıt ve koşullar geçersizdir[212]. Düzenlenecek konişmentolarda emredici kural olarak göz önünde tutulması gereken belirli kurallar ve uygulanacakları durumlar Ticaret Kanununun 1116 maddesinde açık olarak belirlenmiştir. Hernekadar bu kuraların büyük bir kısmı taşıyanın sorumluluğu konusunda ise de[213]; konişmentoların içerikleri bu emredici kurallar göz önünde tutulmak

---

210 bak.Karayalçın Y., 1977, sf.20; Werner A.R., 1964, sf.305.

211 bak. § 15, I.

212 bak.TK.mad.1116 hakkında Adliye Encümeni Mazbatası; BK.mad.10 ve 20.

213 bak. § 13, II - III.

suretiyle belirleneceğinden bu kuralları burada kısaca ana hatları ile belirtmeye çalışacağız. Sözü geçen hükümlere göre:

1- Konişmento, taşıyanın; denize, yola ve yüke elverişli gemi sağlamak konusunda Ticaret Kanununun 1019 uncu maddesiyle belirlenen borç ve sorumluluklarını[214] önceden kaldırma veya daraltma sonucunu doğuran kayıt ve koşullar içeremez. Aksi takdirde bu gibi kayıt ve koşullar hükümsüzdür (TK.mad.1116/1, 1019, 817).

2- Konişmento, taşıyanın; navlun sözleşmesi hükümlerine göre taşıtan ve yükletenden başka yükle ilgili diğer kişilere karşı yükümlülükleri (TK.mad.1023/2) ile navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde söz konusu olan özen borcunu[215] (TK.mad.1061), adam çalıştıran sıfatıyla kendisinin ve gemi adamlarının kusurlarından dolayı sorumluluk ve tazmin yükümlülüğüne ilişkin hükümleri (TK. mad.1062) ve sorumluluğunu kaldıran hallerde uygulanması gereken kuralları (TK.mad.1063) önceden kaldırma ve daraltma sonucunu doğuran kayıt ve koşulları da içeremez ve konişmentonun içerdiği bu tür kayıt ve koşullar hükümsüzdür (TK.mad.1116/2).

3- Konişmento, taşıyanın sorumluluğu konusunda[216] malların incelenmesine ve zararın tespitine ilişkin Ticaret Kanununun 1066 ncı ve 1067 nci maddelerinde yazılı usul hükümlerini önceden kaldırma veya daraltma sonucunu doğuracak nitelikteki kayıt ve koşulları da içeremez. Aksi halde, bu gibi kayıt ve koşullar da hükümsüzdür (TK.mad.1116/3). Zira bu usuli hükümler; taraflardan birinin lehine önceden tek taraflı olarak değiştirildiği takdirde Kanunun düzenleyici kurallarının etkisi ortadan kaldırılmış olur.

4- Konişmento; aşağıda (§ 12, III'de) görüleceği üzere, taraflar arasındaki hukuki ilişkilerde esas tutulur ve gemiye yüklenen veya taşınmak üzere teslim alınan malların miktar ve vasıf bakımından

---

214 bak. § 10, I.

215 bak.Y.11.HD. 18.10.1977, 3987/4373, Eriş G., 1990, sf.637.

216 bak. § 13, I - III.

niteliği (TK.mad.1098/8) ile belgelede yazılı olduğu gibi teslim alındığı hakkında karine oluşturduğundan (TK.mad.1110), bu hükmü ortadan kaldırma veya daraltma sonucunu doğuran kayıt ve koşulları da içeremez. Aksi halde, konişmentoya yazılan bu gibi kayıt ve koşullar da hükümsüzdür (TK.mad.1116/4).

5- Konişmento; yükün cins ve kıymetinin yükleten tarafından yüklemeden önce bildirilmemesi ve bunun konişmentoya yazılmamış olması halinde taşıyanın beher koli veya parça için sorumluluğunun azami haddi[217] hakkındaki Ticaret Kanununun 1114 üncü maddesi hükmünü kaldıran ya da daraltan kayıt ve şartları içeremez. Buna aykırı olarak konişmentoya yazılan kayıt ve koşullar hükümsüzdür (TK.mad.1116/5).

6- Konişmento; sigortadan doğan hak ve alacakların taşıyana devredilmesi veya taşıyana buna benzer çıkarlar sağlanması sonucunu doğuran anlaşmalara dair kayıtları ve genel olarak kanunlarda belirlenen kanıtlama yükünün taşıyan veya gönderilen aleyhine olarak tersine çevrilmesi sonucunu doğuran kayıt ve koşulları da içeremez. Bu tür kayıt ve koşullar da yazılmış olsalar bile hükümsüzdür (TK.mad.1116, fıkra 2).

7- Taşıyanın sorumluluğunu genişleten anlaşmaların ise mutlaka konişmentoya yazılması gereklidir; aksi halde konişmentoya yazılmayan bu gibi anlaşmaların hukuki geçerliliği bulunmaz. (TK.mad. 1116/4). Bir çarter sözleşmesinde konişmento düzenlendiği takdirde, yukarıdaki emredici kurallar konişmentonun bir üçüncü kişiye devir ve teslimi anından itibaren hüküm ifade eder (TK.mad.1118).

Diğer yandan yukarıda sözü geçen emredici hükümler; bazı istisnai hallerde uygulanmaz (TK.mad.1117)[218].

---

[217] bak. § 13, II, 6.
[218] bak. § 15, I, 4.

III. KONİŞMENTONUN HÜKÜMLERİ

Konişmento, bir yandan gönderilen eşyanın teslim alındığı beyanını ve diğer yandan teslim alınan yükün sefer sonunda kanunen yetkili konişmento hamiline teslimi taahhüdünü içeren bir belge olduğuna göre[219]; burada konişmentonun başlıca iki esas fonksiyonu göze çarpmaktadır: Konişmento ilk önce malın teslim alındığı beyanını içeren yazılı bir kanıt durumundadır[220]. Bundan başka konişmento, yükün sefer sonunda teslim edileceğine dair tek taraflı bir taahhüt beyanını (ve dolayısıyla borç taahhüdünü) içermektedir. Konişmentonun her iki esas fonksiyonunun hukuki sonuçları Ticaret Kanunumuzda "Konişmentonun Hükümleri" başlığı altında toplanan 1102 nci vd. maddelerde yazılı kurallarla düzenlenmiştir.

1- Taşıyan-Gönderilen İlişkisinde

Konişmento, taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde esas tutulur[221] (TK.mad.1110/1); zira bu belge yükün sefer sonunda gönderilene teslimi taahhüdünü içermektedir[222]. Buna karşın taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler, navlun sözleşmesi hükümlerine bağlı

---

219 bak. § 12, I, 1.

220 bak.Rodière R., 1963, 249; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.102; Okay M.S., 1971, sf.66. Malların gemiye teslim edilirken ne durumda olduğu ancak konişmentonun tetkiki ile anlaşılabilir. Kargo raporu yalnızca taşınan eşyanın gemideki halini tespit eder. Y.HGK. 8.12.1971, E.69/T-821, K.71/729, Eriş G., 1990, sf.581.

221 Ayrıca bir navlun mukavelesi bulunmadığı cihetle konişmento akdi ilişkiyi düzenleyen bir delil olup, taşıyan ile gönderilen arasındaki münasebette esas alınır. Y.11.HD. 6.7.1982, 2838/3274 ve Y.11.HD. 9.7.1982, 2937/3360, Eriş G., 1990, sf.618; Davalı hem taşıtan, hem de gönderilen sıfatlarını üzerinde taşıdığına göre olayda TK.mad.1110/1 hükmünün uygulanması mümkün değildir. Y.11.HD. 2.10.1987, 5570/4969; kırkambar taşımalarında konişmento aynı zamanda navlun sözleşmesinin içeriğini de kanıtlayan bir belge olmakla yalnız taşıyanla gönderilen arasında değil, aynı zamanda taşıyanla taşıtan arasındaki ilişkileri de düzenler.Y.11.HD. 07.04.1983, 1594/1772, Aybay G., 1986, sf.113; Ayrıca bak. Werner A.R., 1964, sf.316.

222 Yükün gönderilen yerine başkasına verilmesi için ordino düzenliyen taşıyan bu yüzden doğan zarardan sorumludur.Y.11.HD. 19.11.1986, 5301/6107, Eriş G., 1990, sf.604.

kalır (TK.mad.1110/3)[223].

Konişmentonun düzenlenmesi ile gönderilene tanınan haklar ve yüklenen borçlar, buna dayanak olan navlun sözleşmesinden bağımsız olup daha çok kıymetli evrak hukukuna tabidir; fakat Kanun Koyucu, konişmentonun düzenlenmesi ile taşıyanın bu belgede nitelikleri, özellikleri ve miktarları yazılı malları olduğu gibi teslim aldığına dair bir karine koymak suretiyle konişmento hükümleri ile bunlara dayanak oluşturan navlun sözleşmesi arasında hukuki bir bağlantı kurmaktadır. Ticaret Kanununun 1097 nci ve 1098 inci maddeleri hükümlerine göre düzenlenen bir konişmento (ihtirazi kayıtlar dışında)[224], taşıyanın malları cins ve kıymetleri belgede yazılı olduğu gibi teslim aldığına dair karine oluşturur[225] (TK.mad.1110/2). Bu kural; yukarıda da belirtildiği gibi, konişmentonun hamili olarak gönderilenin lehine emredici bir hükümdür ve bunların aksine kararlaştırılan kayıt ve koşullar geçersizdir[226]. Burada söz konusu olan karine, konişmentoda mallar hakkında hiç bir ihtirazi kaydın bulunmaması halinde geçerli olacağına göre; eğer konişmento Ticaret Kanununun 1100 üncü maddesinde yazılı koşulların varlığı halinde "markalar okunamıyor" veya "tartısı meçhul" gibi taşıyan tarafından konan bir ihtirazi kaydı içeriyorsa, bu takdirde bu karine ihtirazi kayıtların söz konusu olduğu hususlarda uygulanmaz[227].

---

223 Davacı sigorta şirketi, gönderilenin halefi olup, gönderen ile taşıyan arasındaki navlun mukavelesinde yer alan tahkim şartı ile yetki anlaşması taraf olmayan gönderilenin halefine karşı ileri sürülemez. Y.11.HD. 22.11.1983, 5143/5149, Eriş G., 1990, sf.619.

224 bak. § 12, II, A, 2.

225 Taşıyanın bu karinenin aksi ispat olanağı tabiatıyle vardır. Y.11.HD. 1.10.1979, 3892/4287, Eriş G., 1990, sf.594. Ancak "konişmentoda davacının ileri sürdüğü hususların yazılı olmasına ve bu yazılı hususların aksinin tanıkla ispat edilmesinin olanaksız bulunmasına göre konişmentoda yazılı hususların esas alınması gerekir". Y.11.HD.26.4.1988, 1633/2704, Eriş G., 1990, sf.620; Yüklenen suni gübrenin konişmento kapsamına uymadığı ve hataen fazla yüklenmiş gösterildiğinin anlaşılmasına nazaran mücerret konişmento kaydına dayanılarak hüküm tesis edilemez. Y.11.HD. 29.12.1977, 5671/5959, Eriş G., 1990, sf.535.

226 bak. § 12, II, C, 4.

227 "Konişmentoda malın ıslak olarak yüklendiğini belirten bir kayıt yoktur. Bu halde konişmento kayıtları bir karinedir". Y.TD. 26.6.1970, 2517/2774, Eriş

2- Malların Konişmento Hamiline Teslimi

Malların yetkili konişmento hamiline teslimini zorunluluğu, esasında taşıyanla taşıtan arasında yapılan navlun sözleşmesine dayanır. Fakat düzenlenen konişmentonun içeriği olan "yükün sefer sonunda konişmento hükümlerine göre yetkili şahsa teslimi taahhüdü" ile navlun sözleşmesi, üçüncü kişi yararına borç taahhüdünü içeren bir sözleşme niteliğini kazanmaktadır. Borçlar Kanununun genel hükümlerine göre; böyle bir sözleşmeyle lehine borç taahhüt edilen üçüncü kişi o borcun ifasını talep etmek hakkına sahip olduğu gibi (BK.mad.111/1), üçüncü kişinin ardılları (halef olanlar) dahi borcun ifasını isteyebilirler (BK.mad.111/2).

Borçlar Kanununun yukarıda belirtilen bu genel hükmü, düzenlenen konişmento hükümlerine göre yükün yetkili konişmento hamiline teslimine ilişkin Ticaret Kanunu'nun 1102 nci maddesiyle deniz ticaretinde özel bir uygulama alanı bulmaktadır: "Konişmento gereğince kendisine mallar teslim edilecek olan veya konişmento emre yazılı ise ciro ve teslim ile kendisine devredilmiş olan kimse, malları teslim almaya selahiyetlidir" (TK.mad.1102/1). Bu hükme göre; içeriği bakımından hamiline yazılı olarak düzenlenen bir konişmentonun hamili konişmentoda yazılı malları teslim almaya yetkili olacağından, konişmento hamilinin talep hakkına karşı borçlu (taşıyan) ancak konişmentonunun hükümsüzlüğüne ilişkin defilerle borçlunun (taşıyanın) hamile karşı kişisel defilerini ileri sürebilir[228]. Konişmento içeriği bakımından nama yazılı olarak düzenlenmişse; borçlu (taşıyan veya temsilcisi) malı, ancak konişmentonun hamili ve bu belgede adı yazılı olan veya onun hukuki ardılı (halefi) olduğunu kanıtlayan kişilere teslim etmekle yükümlüdür ve bu yön kanıtlanmadan mal teslim edildiği takdirde taşıyan, konişmentonun gerçek sahibi olduğunu kanıtlayan

---

G., 1990, sf.582; Konişmentoda yükün hasarına dair kayıt bulunmadığından malın konişmentodaki gibi gönderilene teslimi gerekir. Y.TD. 12.12.1972, 4943/5349, Eriş G., 1990, sf.594; Y.11.HD. 26.2.2982, 448/783, Eriş G., 1990, sf.616.

228 bak. § 12, II, B, 3.

bir üçüncü kişiye karşı borcundan kurtulamaz[229]. İçeriği bakımından emre yazılı olarak düzenlenen bir konişmentonun biçimsel olarak hamili görünen kimse hukuken de hamili ve dolayısıyla malları teslim almaya yetkili olduğundan, taşıyan (ve kanuni temsilcisi kaptan veya diğer bir temsilcisi) tarafından varma limanında konişmento hükümlerine göre malın bu kişiye teslimi ile borç ifa edilmiş olur[230].

3- Birden Çok Konişmento Örneğinin Varlığı Halinde Mal Teslimi

Daha önce de görüldüğü üzere[231] konişmento yükletenin istediği kadar örnek olarak düzenlenebilir. Birden çok örnek olarak düzenlenen konişmentonun bütün örneklerinin aynı metni içermesi (TK.mad. 1097/2) ve düzenlenen örneklerinin sayısının da belgede yazılı olması gereklidir (TK.mad.1098/11). Ayrıca yükleten, bu örneklerin kendisi tarafından imzalanmış bir kopyasını (kaptan kopyası -captain's bill of lading) da isteği üzerine taşıyana vermek zorundadır (TK.mad. 1097/3) ki, bu örnek daha çok sefer esnasında gemi evrakı olarak kaptanda kalır. Ancak, konişmentonun aynı metni içeren bütün örnekleri; malların teslimine ilişkin birbirinden ayrı birçok talep haklarını değil, hukuki bir bütün olarak sadece bir talep hakkını temsil etmektedir[232] ve malların bir tek konişmento örneğinin kanunen yetkili hamiline teslim edilmesi ile diğer bütün örnekler hukuki kıymetlerini kaybeder[233]. Bu esas Ticaret Kanunu'muzda şöyle kaydedilmektedir: "Konişmento birden çok nüsha olarak tanzim edilmişse mallar, bir tek nüshanın selahiyetli hamiline teslim edilir" (TK.mad.1102/2). Aslında birden çok örnek olarak düzenlenen bir konişmentonun bütün örneklerinin tek bir yetkili hamilin elinde bulunması lazımdır ve normal

---

229 bak. § 12, II, B, 2; bak.yukarıda dipnot (222) Y.11.HD. 19.11.1986, 5301/6107 sayılı karar.

230 bak. § 12, II, B, 1.

231 bak. § 12, II, A, 11.

232 bak.Çağa T., 1988, sf.71, 128.

233 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.300, 306.

durum da budur. Ancak, konişmento örneklerinin çeşitli sebeplerle değişik kişilerin eline geçmesi halinde boşaltma yerinde konişmentonun temsil ettiği malların hamillerden hangisine ve hangi şartlar altında teslim edileceği konusunda Ticaret Kanunu'nda değişik durumlar göz önünde tutularak düzenleyici kurallar konmuştur:

Emre veya (nadiren) hamiline yazılı bir konişmentonun birden çok yetkili hamilinin aynı zamanda başvurması halinde kaptan, hepsinin taleplerini reddederek malları genel bir ambara veya başka emin bir yere tevdi etmek ve durumu bu davranışının nedenlerini de göstererek konişmento hamillerine bildirmek zorundadır (TK.mad.1103/1). Kaptan aynı zamanda bu davranış tarzını nedenleriyle birlikte resmi bir belge düzenlemek suretiyle belgelendirmeye ve masraflarını da yükten tahsil etmeye yetkilidir (TK.mad.1103/2). Bundan başka; birden çok konişmento hamillerinden hangisinin tevdi yerindeki malları almaya yetkili olduğu veya malların kime teslimi gerektiği konusunda Ticaret Kanunu'muzda birkaç olasılık göz önünde tutularak doğabilecek uyuşmazlıklar önlenmeye çalışılmıştır:

Malların kaptan tarafından henüz tesliminden önce birden çok konişmento hamili, ellerindeki konişmento örneklerine dayanarak mallar üzerinde birbirine zıt iddialarda bulunabilirler. Bu takdirde konişmentonun birden çok örneklerini değişik kimselere devretmiş olan ortak ciranta tarafından malları teslim almaya yetkili kılacak şekilde ilk önce ciro ve teslim edilmiş olan örneğin hamili diğerlerine tercih edilir (TK.mad.1106/1). Diğer yandan; ciro edilip de başka bir yere gönderilen konişmento örneğinin teslim tarihinin ne şekilde belirleneceği konusunda bu örneğin gönderilme tarihi konişmentonun hamiline teslim tarihi sayılır (TK.mad. 1106/2). Birden çok örnek olarak düzenlenen emre yazılı bir konişmentonun örneklerinden birinin yetkili hamili malları almaya yetkili olduğuna göre (TK.mad.1102/1); başvurduğu takdirde mallar kendisine teslim edilir (TK.mad.1102/2). Bu halde teslim suretiyle mallar üzerinde ayni hak kazanan bu hamile karşı, henüz teslim başvurusu yapmayan diğer hamillerden biri iktisap

edilen mallar için ayni bir hak ileri süremez (TK.mad.1105)[234]. Diğer yandan; yükün sefer sonunda teslim edileceği hakkında konişmentonun içerdiği taahhüt beyanı gereğince mallar, ancak konişmento örneğine malların alındığına dair kayıt düşülerek ve bu örneğin geri verilmesi karşılığında teslim edilir (TK.mad. 1107)[235].

4- Teslim Alma Yetkisi

Emre yazılı bir konişmento birden çok örnek halinde düzenlenmişse ; varış limanında taşıyan veya onun kanuni temsilcisi sıfatıyla kaptan, malları sadece bir tek konişmento örneğinin yetkili hamiline teslim etmekle yükümlüdür (TK.mad.1102/2). Konişmento sadece "emre" kaydını içerdiği takdirde bu, yükletenin emrine anlaşılacağından, yükleten dahi malları teslim almaya yetkilidir (TK.mad. 1101/1)[236]. Ancak yükleten normal olarak sadece bir tek örneği kendisinde alıkoyarak diğer örnekleri gönderilene yolladığı için varış limanına ulaşmasından önce mallar üzerinde geçici olarak tasarruf yetkisi sahibi değildir. Zira bu takdirde yükletenin tasarruf yetkisi, gönderilenin talep hakkı ile karşılaşmaktadır. Bundan dolayı yükletenin malların geri verilmesi veya teslimi hususundaki talimatına kaptan, ancak kendisine konişmentonun bütün örnekleri geri verildiği takdirde uyar (TK.mad.1108/1). Aynı şekilde gemi, varma limanına ulaşmadan önce bir konişmento hamilinin malların teslimini talep etmesi halinde de mallar, ancak bütün konişmento örneklerinin iadesi karşılığında teslim edilir (TK.mad.1108/2) ve kaptan bu hükümlere aykırı hareket ettiği takdirde taşıyan, konişmentonun yetkili hamiline karşı sorumlu olur (TK.mad.1108/3).

Buna karşın konişmento emre yazılı olmayıp da, nama veya hamiline olarak düzenlenmişse; yükleten ve konişmentoda adı yazılı

---

234 bak.Çağa T., 1988, sf.131; Okay M.S., 1971, sf.80.

235 Mal satıcısı davacıya, hamilin imzasını havi nüshasını teslim etmeyen donatan TK.mad.1107 uyarınca mal bedelinden sorumlu olur. Y.11.HD. 28.2.1980, 642/941, Eriş G., 1990, sf.610.

236 Ayrıca bak. § 12, II, B, 1.

gönderilen, olur verdikleri takdirde kaptan veyataşıyan, konişmentonun hiçbir örneği ibraz edilmese dahi malları iade veya belirlenen diğer bir kişiye teslim etmekle yükümlüdür. Ancak, taşıyan, konişmentonun bütün örneklerinin geri verilmemesi halinde tek bir konişmento örneği hamilinin haklı bir talebi karşısında doğabilecek zararlardan kendisini koruyabilmek için kendisine güvence verilmesini isteyebilir (TK.mad. 1108/4).

5- Malı Temsil Fonksiyonu

Konişmento (buraya kadar açıklananlardan da anlaşılacağı üzere) herşeyden önce temsil ettiği malların devrini sağlıyan bir belgedir. Bu bakımdan konişmentonun; malları temsil[237] ve malların devrini sağlamak gibi birbirini tamamlayan iki önemli fonksiyonu göze çarpmaktadır. Malların kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alınması üzerine konişmentonun yükü teslim almaya yetkili kimseye verilmesi, bu mallar üzerindeki haklar bakımından, malların devri ile aynı hukuki etki ve sonuçları doğurur (TK.mad.1104). Konişmentonun bu devir fonksiyonu ile belge (konişmento) hamili taşıyan veya yardımcılarının eli altında bulunan malları üçüncü kişilere devir ya da rehin etmek olanağına sahip olur ve devir fonksiyonu; konişmento ister emre, nama veya hamiline yazılı olarak düzenlenmiş olsun, her üç halde de sözkonusudur.

Konişmentonun düzenlenmesi ile taşıyan; konişmento ile teslim aldığı malları konişmentonun yetkili hamiline belgenin geri verilmesi karşılığı teslim etmek yükümlülüğü altına girmekle, konişmentonun hamili, belgede yazılı malların fer'i (vasıtalı) zilyedi (elmeni) olur[238]. Taşıyan taahhüdü ile, konişmento hamilinin mallar üzerindeki

---

237 Konişmentonun malı temsil fonksiyonu hk.bak. Kender, R.-Çetingil, E 1992, sf.105; Rodière R., 1963, sf.250; Chorley-Giles, 1988, sf.250, 259; Grime R., 1978, sf.99. Malı temsil fonksiyonu sadece konişmentoya ait olup manifesto, kaptanın gemisiyle naklettiği yükün neden ibaret olduğunu gösteren ve varılan yerin gümrük idaresine yapılan bir beyandır. Malı temsil etmez, malın sahibini belgelemez. Y.11.HD. 11.5.1974. 1647/1607, Eriş G., 1990, sf.607.

238 bak.Tuor P., 1948, sf.425.

hakimiyet hakkını tanımaktadır. Mallar üzerindeki bu fer'i zilyetliğin devri ise Medeni Kanun hükümlerine göre ve malların teslimini talep hakkının devri ile olur[239]. Medeni Kanunun 893 üncü maddesine göre: "Bir antrepoya yahut bir nakliyeciye tevdi edilmiş olan emteayı temsil eden kıymetli evrakın teslimi, o emteanın teslimi demektir". Konişmentoda yazılı (kayıtlı) malların rehin edilmesi için de aynı esaslar geçerlidir. Medeni Kanun'un 871 inci maddesine göre: "Emtea temsil eden evrakın teslimi meşrut şekilde rehnedilmesi, o eşya üzerinde rehin hakkı hasıl eder". Konişmentonun devir fonksiyonu için, şu şartların bulunması lazımdır:

a) Mallar taşıyan veya temsilcisi (kaptan) tarafından taşınmak üzere teslim alınmış olmalıdır. Malların gemiye yüklenmiş olması şart değildir; sadece malların taşıyanın zilyetliğine geçmesi, örneğin rıhtım veya antrepolarda teslim alınmış olması da şartın yerine gelmesi için yeterlidir.

b) Mallar, duruma göre taşıyanın kaptanın veya antrepoyu işleten kurumun doğrudan doğruya zilyetliğinde bulunmalıdır.

c) Konişmentonun, malları almaya yetkili hamile devredilmiş olması ve bir tek örneğinin devri yeterlidir[240].

Yukarıda sözü geçen şartların varlığı halinde konişmentoyu devralan kimse konişmentoda yazılı malları devralmış gibi bu mallar üzerinde aynı hakları elde eder.

---

239 bak.Abraham H.J., 1956, sf.100.

240 Fazla bilgi için bak. Wüstendörfer H., 1950, sf.324.

§ 13

TAŞIYANIN SORUMLULUĞU VE HAKLARI

I. GEMİNİN BAŞLANGIÇTAKİ ELVERİŞSİZLİĞİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

Yukarıda (§ 10, I'de) görüldüğü üzere taşıyan; her tür navlun sözleşmesinde taşıma aracı olan geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini sağlamakla yükümlüdür (TK.mad.1019/1). Yükle ilgili olanlara karşı taşıyan; tedbirli bir taşıyanın sarf etmekle yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermekle beraber eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar anlaşılamayan durumlarda, geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından (başlangıçtaki elverişsizlik) doğan zararlardan sorumludur (TK.mad.1019/2).

Taşıyanın yukarıda belirtilen hükme göre sorumlu olabilmesi için geminin, yolculuğun başlangıcına kadar sefere elverişsizliğinin söz konusu olması gereklidir. Yolculuk başladıktan sonra gemi sefere elverişsiz duruma girerse, taşıyanın bu hükme göre sorumluluğu söz konusu olamaz. Yolculuğun başlamasından sonra geminin sefere elverişsizliğinden (sonraki elverişsizlik) ötürü taşıyanın sorumluluğu konusunda ise Ticaret Kanunu'nun 1061 vd. maddeleri hükümleri uygulanır.[241]. Zira burada; geminin sefer esnasında normal deniz tehlikelerine karşı koyacak durumunu koruması söz konusu olup, bu konuda alınması gereken önlemler taşıyanın yükü koruması

---

[241] bak.Çağa T., 1988, sf.188; Okay M.S., 1971, sf.184; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.109 vd.; Akıncı S., 1968, sf.96; Tekil F., 1993, sf.198; Kender R., Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara, 1984, sf.77; Chorley-Giles, 1988, sf.186; Grime R., 1978, sf.84, 103; Maraist F.L., 1992, sf.201-202; Göğer E., Sonraki Denize Elverişlilik Halinde Navlun Mukavelesi ve Taşıyanın Mes'uliyeti, AD.C. S.2, 1961, S.5, sf.456 vd.

yükümlülüğüne dayanmaktadır[242]. Taşıyanın, yolculuk başlamadan evvel geminin sefere elverişli olmasından ötürü sorumluluğu; esasında bu hususdaki özen yükümlülüğünün ihlaline ilişkin bir sorumluluktur. Yolculuk başlamadan önce geminin sefere elverişsizliği kavramına normal olarak geminin bordasında bulunan ve kendi araç ve olanakları ile giderilmesi mümkün olan küçük arızalar ve noksanlıklar girmez[243]. Ancak, bu arıza ve noksanlıkların geneli geminin sefere çıkmasını olanaksız kılar ve sefer esnasında teknik kusur ve yangın[244] sebebi de dahil yükün zarara uğramasına yeter bir neden oluşturursa taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı Ticaret Kanunu nun 1019 uncu maddesi hükmü gereğince gecikme zararları, piyasa ve kâr kaybı zararları da dahil olmak üzere her türlü maddi zarardan, malın piyasa değeri ile sınırlı olmaksızın sorumlu olur[245]. Sonraki elverişsizlikten doğan sorumluluk ise TK.1061 vd. hükümlerine tabi olduğundan bu yüzden doğan zarardan sorumluluk miktarı malın piyasa değerini aşamayacağı gibi (TK.mad.1112) yolculuk başladıktan sonra doğacak elverişsizlik veya bunun giderilmemesindeki kusurlar çok kere geminin teknik yönetimine ilişkin kusur niteliğini taşıyacaklarından, bunlardan taşıyan TK.mad.1061/2 uyarınca sorumlu olmayacaktır. Taşıyan; Ticaret Kanununun 1019 uncu maddesi hükmüne göre, navlun sözleşmesi tarafı sıfatıyla ve bütün mallarıyla sorumludur. Fakat taşıyan, çoğu kez görüldüğü üzere aynı zamanda donatan ise, bu takdirde doğan zarar için yükle ilgili kişilere karşı Ticaret Kanununun 948 inci maddesi hükmü gereğince ve bu maddede sayılan koşulların varlığı halinde sadece geminin kıymeti ve navlun ile sorumludur[246]. Taşıyan aynı zamanda donatan olmayıp da, zarar, geminin sefere elverişli olmaması, donatan veya gemi adamlarından birinin görevini gereği gibi yerine getirmemesinden ileri gelmiş ise; donatan bu Ticaret Kanununun 947 nci

---

242 bak. § 13, II.

243 bak.Abraham H.J., 1956, sf.108.

244 bak. § 13, II, 5.

245 bak.Sözer B., 1975, sf.88; Çağa T., 1988, sf.188; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.113.

246 bak. § 5, II.

maddesi hükmünce yükle ilgili kişilere karşı sorumludur. Ancak; donatanın yükle ilgili kişilere karşı olan bu sorumluluğu, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu derecesindedir (TK. mad.1062)[247].

Taşıyan, navlun sözleşmesinin tarafı sıfatıyla; çalıştırdığı kişilerin kusuru sebebiyle geminin sefere elverişli olmaması yüzünden doğan zararlar için yükle ilgili kişilere karşı adam çalıştıran sıfatıyla da sorumludur. Taşıyanın bu sorumluluğu, Ticaret Kanununun 1019 uncu ve 1062/1 inci maddeleriyle Borçlar Kanununun 96 ncı ve özellikle 55 inci maddelerine dayanmaktadır. Fakat taşıyan 1019 uncu maddede belirlenen sorumluluktan kendini kurtarmak için, gemideki arızayı kendisinin ve çalıştırdığı kişilerin sarf ettiği normal dikkatle önceden fark etmelerinin olanaksızlığını kanıtlamak zorundadır.

II. MALLARIN KAYIP VE HASARINDAN DOĞAN SORUMLULUK

Taşıyan, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olmadıkça, malların teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen süre içinde kaybı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan sorumludur (TK.mad.1061). Taşıyanın, malların hasarı veya kaybı yüzünden sorumlu olması; navlun sözleşmesinin niteliği gereği ve onun doğal bir sonucudur. Ancak taşıyanın buradaki sorumluluğu konusunda incelenmesi gereken esas problem; taşıyanın hangi şartlar altında kimlere karşı ve ne dereceye kadar sorumlu olacağıdır.

1- Sorumluluğun Dayanağı Ve Başlangıcı

Taşıyanın navlun sözleşmesiyle doğan yükümlülüğü, belirli mal kitlesinin sözleşme hükümlerine göre teslim edileceği yere kadar taşınmasını sağlamaktır. Taşınacak mal kitlesi, taşıma yükümlülüğünün yerine getirilmesinde ve taşıma sırasında zorunlu olarak taşıyanın

---

247 Ayrıca bak. § 5, II.

zilyedliği altına girmektedir. Bundan dolayı taşıyan, malların teslim alındıkları andan itibaren yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasına tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür[248] (TK.mad.1061). Yine aynı madde hükmüne göre taşıyan, bu özen yükümlülüğünün ihlali sebebiyle malların kaybı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan dolayı yükle ilgili kişilere karşı sorumludur. Burada taşıyanın özen yükümlülüğünün ihlali, kendisine yöneltilmesi olanaklı kişisel bir kusur olarak, sorumluluğunun hukuki dayanağıdır. Bundan başka taşıyan, navlun sözleşmesi tarafı olarak; geminin denize ve yola elverişsizliği halinde olduğu gibi[249] malların kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurları sebebiyle kaybı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan da kendi kusuru gibi sorumludur (TK.mad.1062/1). Fakat malın kaybı veya hasarı yüzünden doğan zarar geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir davranışın veya yangının sonucu ise[250] taşıyan yukarıda sözü edildiği gibi sadece eğer varsa kendi kişisel kusurundan sorumludur. Yükün çıkarı gereği olarak alınan önlemler geminin teknik yönetimi kavramına girmediği gibi bu konuda tereddüt bulunması halinde zararın teknik yönetimden doğmadığı kabul edilir (TK.mad. 1062/2 ve 3).

Taşıyanın sorumluluğunun nesnel dayanağı olarak hangi hallerde malın kaybı veya hasarın söz konusu olduğu, yani bu iki kavramın açık ve kesin bir şekilde belirlenmesi sorununa gelince : Alman Hukukunda hakim doktrin ve yerleşik mahkeme içtihatlarına göre; hırsızlık, malı denize atma, zoralım veya malın yetkili olmayan diğer bir kişiye teslimi gibi hallerde eğer taşıyan, taşımayı üstlendiği malı teslim almaya yetkili kimseye, malın tamamıyle kaybolması, telef edilmesi veya değerini kaybetmesi ya da fizik niteliklerinin değişmesi sebebiyle teslim

---

248 bak.Çağa T., 1988, sf.139 vd.; Tekil F., 1993, sf.188 vd.; Kender R., a.g.m.; Okay M.S., 1971, sf.190 vd.; Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.110 vd.

249 bak. § 13, I ve § 10, I.

250 bak. § 13, I, 5.

edemiyecek durumda ise "malın kaybı " (ziyaı) hali sözkonudur[251]. Diğer yandan; malın istenildiği tarzda kullanılmasını olanaksız kılacak şekilde her türlü nitelik ve kıymet düşüklüğü, iç veya dış bozukluğu hali de "malın hasarı"dır[252].

2- Sorumluluğun Devam Süresi

Taşıyanın sorumluluğu konusunda bu sorumluluğun ne kadar süre ile devam edeceğinin yani başlangıcı ile sonunun bilinmesi büyük önem taşımaktadır. Herne kadar Ticaret Kanununun 1061'inci maddesinde sorumluluğun, malların "teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde" devam edeceği bildirilmekte ise de; hangi hukuki işlemlerin bu sürenin başlangıcı ve sonu sayılacağı açıklanmamaktadır. Malların taşıyan veya temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alınması bir kavram olarak her zaman gemiye yükleme anlamına gelmez. Zira mallar, taşınmak üzere rıhtımda ve antrepoda dahi teslim alınabilir. Taşıyanın sorumluluğunun sonu olarak da malların teslim almaya yetkili kişiye verilmesi ise, taşıma sonunda (varış limanında) malın zilyedliğini (elmenliğini) teslim almaya yetkili kişiye rızası ile devri işlemidir. Böylece taşıyanın sadace tek taraflı bir beyanıyla zilyetliği terk etmesi teslim işleminin tamamlanması için yeterli değildir ve hukuki bir etki ve sonuç doğurmaz. Bundan dolayı örneğin varış limanında sadece malın geldiğinin gönderilene bildirilmesi teslim değildir. Fakat bazı çarter sözleşmelerinde örneğin petrol, zahire gibi yükün taşınmasında; yükün boşaltılmasından önce de istisnai olarak gönderilene teslimi de olanaklıdır. Bu gibi hallerde teslim güvertede taraflar arasında karşılıklı anlaşma ile yapılır ve gönderilen sözleşme hükümlerine göre malı kendi olanak ve araçları ile gemiden boşaltır[253]. Ayrıca yükün, yükleme limanında hemen gemiye yüklenmediği ve boşaltma limanında da önce rıhtıma boşaltılarak daha sonra gönderilene teslim edildiği hallerde (ki çoğu kez uygulama

---

251 bak.Çağa T., 1988, sf.145.

252 bak.Abraham H.J., 1956, sf.110 ve 111 ve orada sözü geçen mahkeme kararları.

253 bak. Wüstendorfer, H,1950, sf.262; ayrıca bak.§ 11, IV, 1.

böyledir) araya rıhtım idaresi girmektedir. Ülkemizde bazı limanlarda Türkiye Denizcilik İşletmeleri[254] bazı limanlarda ise Devlet Demir Yolları (TCDD) İşletmeleri Genel Müdürlüğü[255] yükleme ve boşaltma, aktarma ve hamaliye işlerini tekel şeklinde yapmakla görevlendirilmiştir. Rıhmın ve liman idaresi niteliğindeki bu kurumlar bu işleri dolayısı ile taşıyanın yardımcı şahsı durumunda olup, bu yükleme, boşaltma, hamaliye ve ambarda koruma sırasındaki eylemlerinden de yine taşıyan B.K.mad. 100 hükmü çerçevesinde sorumludur[256].

3-Taşıyanın Sorumlu Olduğu Kişiler

Taşıyan yükle ilgili olarak ilk önce navlun sözleşmesinin asıl tarafı olan taşıtana, aralarında doğrudan doğruya sözleşmeye dayalı bir ilişkinin varlığı durumunda ise yükletene ve en son olarak da malı teslim almaya yetkili bulunan gönderilene karşı sorumludur[257]. Malın kaybı veya hasarı sebebi ile yükle ilgili olan bu kişilerin, Ticaret Kanununun 1061 inci maddesi hükmüne dayanarak taşıyandan tazminat talebinde bulunmaları halinde kayıp veya hasara uğrayan malların iddia olunan cins, miktar ve nitelikleri itibarı ile belirtilen vasıfta taşıyana teslim olunduğunu kanıtlamaları gereklidir. Bunun için de konişmentonun ibrazı yeterlidir. Zira malların miktar, kalite ve niteliklerinin konişmentoda yazılı olması gerekmekte olup (TK.mad.1100), özellikle konişmentonun içeriği, taşıyan ile gönderilen arasındaki hukuki ilişkilerde esas tutulur ve malın yazılı şekilde teslim alındığına dair karine oluşturur[258] (TK.mad.1110). Bununla beraber taşıyan

---

254 R.G. 14.11.1984-18575.

255 R.G. 28.10.1984- 18559.

256 Ancak yükün, yükleme günü gemiye getirilip teslim edilmesi veya boşaltmada gemi palangası altında (supalan) gönderilene teslimi halinde rıhtım idaresinin yükü ambarlarına alması söz konusu değildir. Keza taşıyan fio veya fios kayıtları ile (bak.aşağıda § 15,II,17) yükleme ve boşaltma işini üstlenmeyeceği gibi tesellüm ile yükleme ve boşaltma ile teslim arasında vukubulan kara kazalarından sorumlu olmayacağına dair sözleşme kayıtları ile bu sorumluluktan kurtulabilir. Bak. Çağa, T., 1988, sf.152.

257 bak. Abraham, H.J., 1956, sf.110.

258 bak. § 12, III, 1.

konişmento içeriğinin yanlış olduğunu iddia ve ispat edebilir ve malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine taşıtan veya yükletenin bilerek sebep olması halinde her türlü sorumluluktan da kurtulur (TK.mad.1064). Malların taşıyana teslimi halinde kusursuz ve noksansız bulunduğuna hakkında kanıt oluşturmak üzere yine konişmentonun içeriği esas alınır. Bundan başka; kaptan veya gönderilen, henüz mallar teslim edilmeden önce bunların durumunu, ölçü, tartı ve sayısını tespit ettirmek maksadıyla malları mahkemeye veya yetkili diğer makamlara yahut da bu husus için resmen tayin olunmuş yetkili eksperlere muayene ettirilerek durumu belgelendirebilir (TK.mad. 1065). Mahkeme vasıtasıyla tespit yaptırılmak istendiği takdirde, bu tespitin Hukuk Usulü Muhakameleri Kanunu hükümlerine göre açılacak bir tespit davası yöntemi ile yapılması gerekir (bak.HUMK. mad.368 vd.).

Diğer yandan malların kayıp ve hasarının, en geç navlun sözleşmesi gereğince bunları teslim almaya yetkili kimseye teslimi sırasında taşıyana veya boşaltma limanındaki temsilcisine yazılı olarak bildirilmesi zorunludur[259]. Kayıp veya hasarınla ilgili bildirimin bu tarihten itibaren üç gün içinde gönderilmesi gereklidir; bildirdimde kayıp ve hasarın genel bir şekilde gösterilmesi gerekli ve yeterlidir (TK. mad.1066/1). Malların durumu ile ölçü ve tartısının en geç teslim sırasında her iki tarafın katılmasıyla[260] yukarıda sözü geçen şekillerde

259 bak.Okay M.S., 1971, sf.194; Çağa T., 1988, sf.158; Tekil F., 1993, sf.179; Kender R., Yükleme Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara, 1984, sf.256-257.

260 TK.mad.1066 tatbikatında TK.mad.1065'dekinden farklı olarak taşıyanın veya temsilcisinin bu tespitte hazır olması ve tutanağı imzalaması şarttır. "Taşıyanın hazır bulunmadığı rezerve tutanağı ile muayene tutanağı kanunun öngördüğü şekilde bir hasar tespit raporu ve ihbar niteliğinde değildir". Y.11.HD. 21.12.1992, E.91/5306, K.92/11553; Y.11.HD. 22.2.1985, 934/902; Aynı yönde Y.11.HD. 4.7.1986, 3711/4195, YKD, Ekim 1986, sf.1494; Liman İşletmesince düzenlenen kargo raporunda kaptan veya acente gibi taşıyanı temsile yetkili şahısların imzaları bulunup bulunmadığı araştırılmalı, böyle bir imzanın varlığı halinde zıya ve hasarın usulüne uygun biçimde saptandığı kabul olunmalıdır. Y.11.HD. 24.3.1987 E.86/8075, K.87/1707, Yasa Hukuk Dergisi, C.10, S.6 (Haziran) 1987, sf.891. "Dosyadaki eksper raporu üzerinde durularak

tespiti halinde bu bildirime gerek yoktur (TK.mad.1066/2). Malların hasar veya kaybı için bildirim veya tespit yapılmamışsa, taşıyanın malları konişmentoda yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve mallarda bir kayıp veya hasarın sabit olması halinde ise, bunun, taşıyanın sorumlu bulunmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Ancak, bu karinelerin aksinin kanıtlanması olanaklıdır (TK.mad.1066/3)[261].

4- Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluk

Taşıyan, özen yükümlülüğünün ihlali sebebiyle malların kaybı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan sorumlu olduğuna göre; kayıp veya hasarın tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olduğunu kanıtladığı takdirde sorumluluktan kurtulur (TK.mad.1061 son tümce). Bundan başka taşıyan aynı zamanda zararın kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından doğmadığını da kanıtlamak zorundadır[262] (TK. mad. 1062/1).

Taşıyanın kendisini sorumluluktan kurtarabilmesi için; navlun

---

K.K.T.C. Mevzuatı, Magosa Limanı şartları gereğince bu raporun TK.mad. 1065'de yazılı tespit niteliğinde olup, olmadığı saptanıp buna göre TK.mad. 1066 gereğince ihbara gerek olup olmadığına karar verilmelidir". Y.11.HD. 22.10.1990, E.89/6623, K.90/6794.

261 Y.11.HD. 17.9.1985, 3363/4603: Y.11.HD. 25.11.1985, 6245/6410; bak. Aybay G., 1986, sf.253-259. Teslimden dokuz gün sonra düzenlenen ambar zabıt varakasında ve teslimden çok sonra düzenlenen kargo raporunda taşıyanın imzası bulunmadığından, taşıyanın malları konişmentoda yazılı halde teslim ettiği ve mallardaki ziya ve hasarın taşıma sırasında meydana gelmediği yolunda taşıyan lehine karinenin aksi de ispat edilemediğinden davanın reddi gerekir. Y.11.HD. 5.12.1985, 6758/6661, Tekil F., 1993, sf.144 not.46; Malların ziya ve hasarı tespit ettirilmemiş ve ihbar da yapılmamışsa, taşıyıcının sorumlu olmayacağı bir nedenden ötürü malların ziya ve hasara uğradığı karine olarak kabul edilmelidir. Ancak, bu karinenin aksi ispat olunabilir. Y.11.HD. 3.2.1986, E.85/7691, K.86/386 YKD. Aralık 1986, sf.1783.

262 Ancak, TK.mad.817 uyarınca ilgili makamlardan alınan denize ve yola elverişlilik belgeleri taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesinde yüke özen borcunun gereği gibi yerine getirildiğinin kabulü için yeterli değildir. Y.11.HD. 5.2.1985, 74/163, Aybay G., 1986, sf.234.

sözleşmesinin yerine getirilmesinde (yani kendisine düşen borçların ifasında) göstermekle yükümlü bulunduğu dikkat ve özen, tedbirli (normal) bir taşıyanın işlerinde gösterdiği dikkat ve basirettir. Bunun ölçüsünü, yani taşıyanın yapmakla yükümlü bulunduğu bütün çeşitli işleri sayarak ne yolda davranması gerektiğini önceden ayrı ayrı belirlemek olanaksızdır[263]. Bundan dolayı taşıyandan beklenen yükle ilgili dikkat ve özenin ölçüsü yükün, bahsolunan geminin durumuna, hava ve mevsim şartlarına göre her olay için ayrı olarak değerlendirilir.

Taşıyan kendi adamları ile gemi adamlarının normal dikkat ve özeni göstermemeleri halinde sorumludur[264]. Esasen bu kişilerin görevlerini yaptıkları sırada özen borcunu ihlal etmeleri kusur sayıldığına göre, taşıyanın sorumluluğu, Ticaret Kanununun 1062 nci maddesinin 1 inci fıkrasına dayanmaktadır. Taşıyanın "kendi adamları" deyimine sadece taşıma işlerinde fiilen çalıştırılanlar değil, taşıyanın işletmesinde kullanılan ve kusurlu hareketleriyle yüke zarar veren diğer kişiler de girmektedir. Gemi adamları kavramı, Ticaret Kanunumuzun 821 inci maddesine belirlenmiştir. Buna göre "kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimseler" yani geminin yükle ilgili seferiyle doğrudan doğruya ilişki içinde bulunan kişilerdir[265]. Bununla beraber; malların kayıp veya hasarı konusunda gemi adamları kavramı bazı özel durumlarda geniş manada anlaşılmalıdır. Örneğin kayıp veya hasar doğrudan doğruya gemi adamlarının kusuruyla değil

---

263 bak.İzveren A., Sogfaltshaftung, 1952, sf.40 vd.

264 Taşıma konusu maden kömürü boşaltılırken kömürden arta kalan fazla miktarda suyun serbest yüzey meydana getirmesi ve boşaltma devamınca kepçelerden tekrar ambara dökülen suların meydana getirdiği çalkantılar tehlikeli boyutlara vararak geminin dengesinin kaybına neden olmuş ve gemi sancak ve iskeleye ani olarak yatarak gemi ile yükte zarar oluşmuş; boşaltma sırasında gemi kaptanı ile ikinci kaptanın bulunmadığı gibi boşaltmada gerekli önlemlerin alınmadığı anlaşılmıştır... öngörülen (örneğin ambar sintine kuyularını kanaviçe ile örterek, kömürün sintine kuyularına dolmasını önlemek veya motopomp ile suyun tahliyesini sağlamak) tedbirleri olayda uygulanmamış ve taşıyanın adamlarının boşaltmada tehlike belirdiği ve gerekli tedbirleri almadıklarından kusurlu oldukları anlaşılmıştır. Y.11.HD. 9.4.1987, 81/3157, Eriş G., 1990, sf.481-482.

265 bak. § 5, II; § 8, I.

de, bir kılavuz gemisi mürettebatının kusuruyla meydana gelmişse; bu takdirde bu kişilerin de gemi adamları kavramı içine girmeleri gerekir. Taşıyanın, navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde kendi adamlarıyla gemi adamlarının sorumluluklarına ilişkin Ticaret Kanununun yukarıda sözü geçen 1062 nci maddesi hükmü, sözleşme yükümlülüklerinin ifasında yardımcı şahısların kusurlarından dolayı sorumluluğa ilişkin Borçlar Kanununun 100 üncü maddesi hükmünün özel bir uygulama biçiminden başka bir şey değildir[266]. Ancak; bu şahısların sözleşme ilişkiyle ilgili olmayıp da haksız bir fiil oluşturan kusurlu davranışları söz konusu olduğu takdirde taşıyanın sorumluluğu konusunda adam çalıştıranın sorumluluğuna ilişkin Borçlar Kanununun 55 inci maddesin uygulanması gerekir

5- Sorumluluğun Sınırlandırılması

Taşıyan kendi adamlarıyla gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olmakla beraber, malın kaybı veya hasarı yüzünden doğan zarar "geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin veya yangının neticesi olduğu takdirde" yalnız varsa kendi kusurundan sorumludur. Yükün çıkarı gereği alınan önlemler geminin teknik yönetimi kavramına girmez (TK.mad.1062/2) ve tereddüt halinde zararın teknik yönetimden doğmadığı kabul edilir (TK.mad. 1062/3). Böylece taşıyan yükün uğradığı zararın sözü geçen bu sebeplerden kaynaklandığını kanıtladığı ve kendisine yöneltilebilecek bir kusurunun da bulunmadığı takdirde sorumluluktan kurtulur. Geminin sevki (navigation) veya teknik yönetimi (management)

---

266 Navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan ve anılan sözleşmenin icrası kendisine bırakılan üst taşıyıcı, taşıyanın adamı değil, yardımcı şahsıdır. Yolculuk sırasında aktarma yoluyla malları taşıyan ve varış limanında onları gönderilene eksik teslim eden davalı Denizcilik Bankası, üst taşıyan olarak diğer davalı asıl taşıyanın (alt taşıyıcı) yardımcı şahsı durumundadır. Davalı bankanın kusuru ile neden olduğu zarar asıl taşıyıcı sıfatını taşıyan diğer davalının katlanması yasa gereğidir (BK.mad.100, TK.mad.1062). Y.11.HD.17.1.1980, 1/33, Eriş G., 1990, sf.470-473.

kavramıyla , geminin devamlı hakeretinin sağlanması[267] anlaşılır ve örneğin hatalı yön belirlenmesi sebebiyle geminin karaya oturması, geminin sevkine ait bir kusurdur[268]. Keza, hız belirlenmesinde, demir atmada, ışıklandırmadaki hatalar ve radar, meteoroloji bilgilerinin yanlış değerlendirilmesi de böyledir. Bozulan gemi dengesinin düzeltilememesi, kırılan lumboz veya yolculuk sırasında doğan arızalara karşı önlem alınmaması halleri de geminin teknik yönetimine ilişkin kusurlardandır[269].

Taşıyan kişisel kusuru olmaksızın, kendi adamlarının veya gemi adamlarının kusurlarıyla sebep oldukları yangından doğan yük zararlarından da sorumlu değildir[270]. Taşıyanın bu sorumsuzluk hükmünden yararlanabilmesi için öncelikle yangın olarak nitelendirilebilecek bir alevlenme ve ateşlenmenin varlığı ve zarar ile yangın arasında bir nedensellik bağının bulunması zorunludur. Taşıyanın kendi adamlarının veya gemi adamlarının kusurunun derecesi ve şekli

---

267 bak.Çağa T., 1988, sf.161; Tekil F., 1993, sf.189; Ülgener M.F., Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul, 1991, sf.76; Chorley-Giles, 1988, sf.204.

268 bak.Abraham H.J., 1956, sf.116; Y.11.HD. 29.12.1988, 6670/8007 Eriş G., 1990, sf.489, Rodière R.,1963, sf.362.

269 TK.mad.1062/2'de yer alan "başkaca teknik idaresine ait bir hareket"den amaç gemin seyir amacıyla yapılan işlemin dışında, geminin yararına onun nakil, teçhizat ve araçlarının kullanılmasıdır. Gemi dengesini sağlamak için gemi adamlarının balast tanklarının doldurulması ve boşaltılmasındaki kusurları teknik idare kusurudur. Y.11.HD. 8.2.1991, 444/729, BATIDER, 1990, C.XV, S.3, sf.174. Taşıtan temsilcisinin de imzaladığı bir tutanakta "hasarın teknik arızadan" doğduğunun yazılı olması, hasarın "teknik kusur"dan doğduğunun kanıtı sayılamaz. Kuşkulu durum taşıyanın aleyhine (sorumlu tutulacağı yönünde) yorumlanır. Y.11.HD. 1.10.1981, 3734/4110 Aybay G., 1990 sf.181; "Time Charter'da teknik idare kiralayanda kaldığı cihetle taşıyanlık sıfatı kiracıda da olsa donatanlık sıfatı yine kiralayan üzerindedir... Rota değişikliğinin donatan talimatı ile yapıldığı ihtilafsızdır... Olayda geminin sevkine ve teknik idaresine ilişkin kusura dayalı bir iddia bulunduğuna ve bu charter çeşidinde geminin teknik idaresi donatanda kaldığına göre gecikmede teknik bir kusur varsa bundan donatan sorumlu olur". Y.11.HD. 10.7.1987, 2148/4158, Eriş G., 1990, sf.574.

270 bak.Ülgener M.F., 1991, sf.87 vd.; Ülgener M.F., Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu, İBD, 1987, S.1-3, sf.96 vd.; Maraist L.M., 1992, sf.67; Chorley-Giles, 1988, sf.205; Rodière R., 1963, sf.285; Grime R., 1978, sf.104.

önemli değildir. Yangın ister geminin sevki ve yönetimindeki kusur ve ihmallerden (elektrik kontağı, kazanların aşırı ısınması vb.) isterse ticari kusurlardan (ambarlarda sigara içmek, ateş yakmak vb.) doğsun taşıyan kişisel kusuru olmadıkça sorumlu tutulamaz. Buna karşılık yangının geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğmuş olması halinde taşıyan yangın zararlarından sorumlu olacaktır[271]. Yükün kendisine has özelliklerinden kaynaklanan yangın halinde ise taşıyanın sorumsuzluğu TK.mad.1063 hükmüne dayanmaktadır. Doğal olarak, taşıyan mücbir sebepten (yıldırım düşmesi gibi) doğan yangının zararlarından da sorumlu değildir.

Görüldüğü üzere, TK.mad. 1062/2 ile taşıyan için kişisel kusuru dışında mutlak bir sorumsuzluk sistemi getirilmiştir.

6. Tazminat Borcunun Kapsamı

Taşıyanın, malların kaybı veya hasarı yüzünden sorumluluğu konusunda tazminat borcunun kapsamına gelince: Burada taşıyanın, geminin sefere başlangıçtaki elverişsizliği yüzünden sorumluluğu konusunda olduğu gibi yoksun kalınan kar da dahil olmak üzere bütün zararlardan sorumluluğu[272] söz konusu değildir. Yükün tamamen veya kısmen kaybı halinde taşıyan, aynı cins ve nitelikiteki malların varma limanında boşaltmanın başladığı tarihteki veya adi piyasa değerini ve eğer gemi bu yerde boşaltılmazsa varma limanına ulaşmasında malın oradaki değerini ödemekle yükümlüdür; ancak bundan malın kaybı sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve sair masraflarla navlun indirilir (TK.mad.1112/1). Geminin varma limanına ulaşmaması halinde yolculuğun bittiği yer ve yolculuk geminin kaybı ile son bulursa yükün güven altına alındığı yer varma limanı sayılır (TK.mad.1112/2). Yükün

---

271 bak. § 13, I; Ülgener,M.F., sf.90; Kender R., - Çetingil, E., 1992, sf.116. Yangın, gemi adamlarının geminin yolculuk başında denize, yola, yüke elverişli olmasına gereği gibi özen göstermemiş olmasından kaynaklanmışsa bundan, kural olarak taşıyan sorumludur. Aksini kanıtlamak taşıyana aittir. Y.11.HD. 25.1.1985, 74/163, YKD. Haziran 1985, sf.837.

272 bak. § 13, I.

sadece hasarı halinde taşıyan, malların hasarlı bir şekilde satış değeri ile piyasa değeri veya malların varma limanında boşaltılmasının başladığı tarihteki hasarsız değeri arasındaki farkı ödemekle yükümlüdür. Hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masrafların bundan indirilmesi gerekir (TK.mad.1113). Ancak, TK.mad.1112 ve 1113 üncü maddelerle düzenlenen miktar itibariyle sorumluluk sınırlamaları sadece TK.mad.1061 ve 1062'ye dayanan malın hasar ve kaybından doğan tazminat davaları hakkında geçerli olup, geminin başlangıçta yola elverişsizliği (TK.mad.1019), yükün izinsiz olarak bir başka gemiye aktarılması[273] (limbo) (TK.mad.1028), yanlış konşimento düzenlenmesi veya haksız fiil hükümleri gibi diğer nedenlerin varlığı halinde başkaca zararlar ve özellikle de, kâr yoksunluğu ve gecikme zararları hakkında geçerli değildir[274].

Eğer yükleme başlamadan önce yükleten tarafından yükün cins ve kıymeti bildirilmemiş ve bu türden bir açıklama konişmentoya yazılmamışsa bu takdirde taşıyanın sorumluluğu (en yüksek had olarak) beher koli veya parça için 100.000TL.nı[275] aşamaz (TK.mad.1114)[276]. Taşıyanın bu sorumluluğu daraltılamaz ancak genişletilebilir. Kanunun bu hükmünün uygulanması için yükün koli veya parçalardan (package and unit) oluşması gerekir. Koli, yükün tehlikelere karşı korunması için bir (kap) zarf içine alınmasıdır. Böyle bir koruma ile yükün bir bütün oluşturması sağlanmaktadır. Sandık, çuval, fıçı, varil ve sair kaplar bunun örneğidir. Dökme yüklerde, örneğin hububat ve kömürde koli

---

273 bak. § 10, I,7.

274 bak. Çağa T., 1988, sf.167.

275 bak.28.2.1983 tarih ve 83/6183 s. Bakanlar Kurulu Kararı R.G.28.3.1983 18001.

276 Lahey Kaideleri, 1924 Brüksel Konvansiyonu, 1968 Wisby Kaideleri ve 1978 Hamburg Kaidelerinde bulunan bu sınırlama için bak. Çağa T.1988 sf.169 vd. Grime R., 1978, sf.105; Rodière R., 1963, sf.269; Werner A.R, 1964, sf.282, Maraist F.L., 1992, sf.75; Chorley-Giles, 1988, sf.210; Çetingil E., Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, sf.133 vd; Aybay G., -Atamer K., Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla sınırlı Sorumluluğu, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, VI, Ankara 1989, sf.229 vd. Okay M.S., 1971 s.204 vd. Tekil F., 1993, s.193 vd. Eriş G.1990, sf.626.

söz konusu değildir. Konteynerin koli sayılıp sayılmaması tartışmalıdır. Bir görüşe göre konteyner, içindeki yükü taşıma tehlikelerine karşı esaslı bakımlardan koruduğundan koli sayılmalıdır[277]. Ancak tarafların konteyner içindeki belirli malları ve mal birimlerini ayrıca birer koli saymaları ve buna göre konişmento düzenlemeleri olanaklıdır. Öte yandan, kanunda öngörülen 100.000.- TL.lık sınır yetersiz ve adaletsiz görülürken bunu konteynere de uygulamanın daha ciddi sorun ve çelişki doğuracağı[278] düşünülerek konteynerin bir koli olmadığının kabulünün daha doğru olacağı ileri sürülmektedir[279]. Parça'yı ise birim (ünite) olarak anlamak gerekir. Örneğin, ambalajsız olarak yüklenen otomobil, traktör gibi şeyler parçayı oluşturur. Taşıyanın sorumluluğunun koli ve parça başına en yüksek had olarak 100.000.-TL ile sınırlanabilmesi için yükün cins ve değerinin yüklemeden önce bildirilmemiş ve bu beyanın konişmentoya kaydedilmemiş olması gereklidir. Aksi halde taşıyan bildirilen ve konişmentoya kaydedilen değer ile sorumlu olur. Yargıtay, TK.mad. 1114'ü geniş biçimde yorumlamaktadır. Uygulamaya göre yükün değeri konişmentoya yazılmamış olsa bile yükün cinsi, türü, adedi, markası, fatura numarası yazılmış ve bunlarla yükün değerinin belirlenebilmesine olanak veren objektif unsurlar konişmentoda gösterilmişse TK.mad.1114 deki sınırlı sorumluluk kuralı uygulanmaz[280]. Konişmentoya yapılacak kıymet

---

277 bak.Çağa T., 1988, sf.174; Çetingil E., a.g.m.; Gerek 1968 Wisby, gerekse 1978 Hamburg Kaideleri konteyneri koli olarak kabul etmiştir.

278 bak.Deniz İ., Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul, 1982, sf.112-131 vd.

279 Eriş G., 1990, sf.627.

280 Konişmento yük değerini tespite yarar bilgileri içermediğinden sorumluluk sınırlıdır. Y.11.HD. 24.5.1988 E.87/8023, K.88/3357; Konişmentoda proforma faturaya atıf yapılması kıymet bildirme mahiyeti taşımaz. Y.11.HD. 17.1.1980, E.79/5764, K.80/121; Konişmentoda sadece akreditife yapılan atıf kıymet beyanı değildir. Y.11.HD. 21.1.1985, E.84/6621, K.85/13; Malın cinsi akreditif no.su ve kaç parça olduğu konişmentoda açıkca beyan edilmişse sınırlı mes'uliyet uygulanmaz. Y.11.HD. 16.4.1986, 1987/2254; Yükün kıymetinin tayinini mümkün kılan objektif unsurlar konişmentoda açıkca beyan edilmişse mes'uliyet sınırlı değildir. Y.HGK. 17.4.1985, E.83/11-529, K.85/327; Konişmentoda sipariş varakası ve akreditif numarası belirtilmiş ve kural olarak konişmentoya eklenmesi gerekli fatura da bunu teyid ediyorsa mes'uliyet sınırlı değildir. Y.HGK. 11.2.1987, E.86/11-

bildirimi halinde taşıyan da kıymete göre (ad valorem) ek navlun isteyecektir. Bu nedenle yükle ilgililer uygulamada genellikle kıymet beyan ederek ek navlun ödemek yerine kendileri için daha ekonomik olan yük sigortası ile yetinmek ve böylece korunmak yolunu seçmektedirler[281]. Düzenlenen konişmentolarda taşıyanın sorumluluğunun bu en yüksek haddini önceden daraltma kaldırma sonucunu doğuran bütün kayıt ve koşullar hükümsüzdür[282].

7- Hak Düşürücü Süre

En son olarak; malların kaybı veya hasarı sebebiyle taşıyana karşı tazminat talep hakkının ne zamana kadar ileri sürülebileceği konusunda, taşıyanın sonsuz bir sorumluluk durumunda bırakılmaması düşüncesiyle Kanun Koyucu kesin bir süre belirlemiştir: Ticaret Kanununun 1067 nci maddesine göre; taşıyana karşı malların tesliminden veya teslim edilmiş olmaları gereken tarihten itibaren bir yıl içinde mahkemeye başvurulmadığı takdirde bu konudaki dava hakları düşer. Doktrinin değişik görüşlerine[283] karşın Yargıtay'ın yerleşik içtihadına göre[284] bu süre niteliği gereği bir hak düşürücü bir süre olup, zamanaşımı değildir; bu nedenle mahkemece kendiliğinden dikkate alınır ve zamanaşımının kesilmesine ilişkin hükümler (BK.mad.132-133) bu süre için uygulanmaz.

125, K.87/92. Bu kararlar ve eleştirisi için bak. Aybay G.-Atamer K., a.g.m.

281 bak.Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.114.

282 bak. § 12, II, C, 2 ve § 15, I.

283 Bunun bir hak düşürücü süre olduğu belirtildiği gibi, bak.Çağa T., 1988, sf.210, zamanaşımı niteliğinde olduğu da ileri sürülmüştür. bak.Okay M.S., 1971, sf.211-212.

284 Y.HGK. 10.10.1962 T.64/34; Y.11.HD. 23.11.1979, 5298/5363; Y.11.HD. 17.11.1981, 4401/4869; Y.11.HD. 24.11.1984, 5142/5268. Bu kararlar için bak. Aybay G., 1990; Y.HGK. 12.12.1964 706/135, BATIDER 1965, C.III, S.1, sf.173; Y.11.HD. 13.3.1987, 1485/1464; Y.11.HD. 3.5.1989, 1165/2772, Bu kararlar için bak. Eriş G., 1990, sf.528-529.

8- Taşıyanın Donatan Olmaması Halinde

Donatan veya gemi işletme müteahhidi (kiracı donatan) olan taşıyanın kişisel bir kusuru veya garantisi olmadıkça, yükün kayıp ve hasarı için sorumluluğu gemi ve navlunla sınırlıdır[285]. Buna karşın taşıyan aynı zamanda donatan veya gemi işletme müteahhidi değilse bu sorumluluğu her zaman sınırsız ve kişiseldir[286].

III. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU KALDIRAN HALLER

1- Taşıyanın sorumluluğu konusunda buraya kadar belirtilenlerden anlaşılacağı üzere taşıyanın sorumluluğu navlun sözleşmesi ile taşıyana yüklenen yükümlülüklerin ihlali hallerinde, yani taşıyana yöneltilebilir bir kusurun varlığı halinde söz konusudur. Bundan dolayı taşıyan, kusuru bulunmayan sebeplerden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Bu hallerden büyük bir kısmı sorumluluğu ortadan kaldıran birer mücbir sebep olarak ortaya çıkar. Diğer bir kısmı ise, yükle ilgili diğer kişilerin (yani yükletenin veya yükün sahibi ile yardımcıların) kusuru söz konusu olan durumlardır. Ticaret Kanununun 1063.maddesinde yedi bend halinde sayılan bu hallerin varlığı durumunda taşıyanın sorumsuzluğu asıl olarak kabul edilmiş ve yükle ilgili kişilere taşıyana yöneltilebilecek kusurun kanıtlanması külfeti yüklenmiştir. Buna göre, taşıyan, yük kayıp ve hasarının, kaynağı İngiliz hukukunda olan[287] ve Lahey kaidelerinden gelen TK.md. 1063'deki hallerden birisinden doğmuş bulunabileceği olasılığını kanıtlarsa kendisinin sorumlu olmadığına ilişkin bir karine ortaya çıkar. Görüldüğü üzere zarar sebebinin kesin bir şekilde kanıtlanmasına gerek olmayıp, bunun olası bulunduğunun ortaya konulması

---

285 Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.114.

286 Bu konuda bak.Identity of Carrier Clause, § 15, II, 4 ve § 12, I, 2.

287 bak. Chorley-Giles, 1988, sf.203 vd; Grime R., 1978, sf.104; Maraist F.L., 1992, sf.68.

yeterlidir[288]. Bu nedenle kendi kusuru dışındaki yangın ve geminin teknik yönetimindeki kusur hallerindeki "mutlak sorumsuzluğu"na[289] karşın taşıyanın "olası (muhtemel) sorumsuzluğu" halleri olarak adlandırılan bu haller şunlardır[290]:

a) Denizin veya gemi işletmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları. Fırtına, kötü deniz ve hava koşulları, dalgalar, siste çatma, gemiye deniz suyu girmesi, kaya ve kum tepeciklerine çarpma, karaya oturma gibi haller[291] buna örnektir. Ancak bunların taşıyan veya adamları tarafından önceden görülemeyecek ve herhangi bir önlemle engellenemeyecek nitelikte[292] diğer bir deyimle rastlantısal olması gereklidir. Yoksa geminin sefere elverişsizliği, kusurlu çatma, ticari kusur, haksız ve keyfi rota sapması gibi haller deniz tehlikesinin sınırını oluşturur.

b) Savaş olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları, terörist eylemler, deniz korsanlarının müdahaleleri,

---

288 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.117; Çağa T., 1988, sf.165, Okay M.S., 1971, sf.224.

289 bak. §.13, II, 5.

290 bak. Okay M.S.,1971, sf.224-233; Ülgener M.F., 1991, sf.95-140, Kender, R., a.g.m., sf.84, Tekil F., 1993, sf.191-192; Çağa T., 1988, sf.165; Werner A.R., 1964, sf.281.

291 Kayıp ve hasarın deniz tehlikelerinden doğduğu, bilirkişi raporu, kaptan raporu, gemi personeli tarafından tutulan tutanak ve şehadetten anlaşılmış olmasına ve zararın bildirilen tehlikeden değil de ticari kusurdan doğduğu da kanıtlanamadığına göre göre taşıyan sorumlu değildir. Y.11.HD. 1.5.1987, 2752/2625, Eriş G., 1990,sf.497; Gemi jurnaline dayanılarak düzenlenen rapora göre zararın deniz tehlikesinden doğduğunun kabulü doğrudur. Y.11.HD. 17.2.1984, 673/821, Eriş G., 1990. sf.495.

292 "Hadisenin vukubulduğu gün esmekte olan gündoğusu rüzgarları, limanı daima tesiri altında tutup, denizde şiddetli çalkantı ve dolayısı ile motorda sallantı yaptığı ve bu yüzden sigara sandıklarından bir kısmının kayarak denize düştüğü bildirilmektedir. Davalı kaptan ve donatan sıfatı ile o esnada esmekte olan rüzgarların liman dahilinde yapacağı tesiri ve havaleli bulunan hamuleyi örten muşambaların kayganlığını mesleğin kenidisine verdiği tecrübeye müsteniden hesap edecek ona göre hareket etmesini bilen bir kimse olduğu gözönünde tutularak karar verilmesi gerekir." Y.TD. 4.2.1958, 3817/308, Eriş G, 1950, sf.492.

zoralım, millileştirme işlemleri de bu kapsam içerisinde yer almaktadır.

c) Mahkemelerin el koyma kararları, gemi ve yüke yönelik her türlü haciz, zoralım, elkoyma kararları bu niteliktedir.

d) Grev, lokavt ve diğer çalışma engelleri. Bunların sorumsuzluk hali olması için sözleşmenin yerine getirilmesine önemli bir engel çıkarması ve taşıyanın kusurundan doğmamış olması gereklidir[293].

e) Yükletenin veya yükün sahibiyle acentesinin veya temsilcisinin hareket veya ihmalleri. Bunlara örnek olarak malların geç getirilmesi[294], cins ve niteliklerinin yanlış ve yanıltıcı bir şekilde bildirilmesi nedeniyle bunların konmaması gereken ambara konulması veya zarar verici yüklerin yanına istif edilmesi ya da yükletenin kendi adamlarıyla yaptırdığı istifin kötü yapılması nedeniyle doğan zararlar gösterilebilir. Malların marka ve ambalaj uygunsuzluğu veya yetersizliği[295] de yükletene ait bir kusur sayılır.

f) Denizde can ve mal kurtarma veya kurtarma girdişimi.

g) Hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilme (fire) veya malın gizli ayıpları ya da malın kendisine has cins ve niteliği. Yükte meydana gelen eksilmenin fire olarak kabul edilmesi için bunun kendiliğinden olması gereklidir[296]. Uygulamada standardizasyonun

---

293 bak.Okay M.S., 1971, sf.227.

294 "Yükün bordaya geminin hareket zamanından 12 saat yerine 15 dakika önce getirilmesi yüzünden bir kısım malın yüklenemeden mavnalarda kalması, yük malikinin geminin belirli saatte sefere kalkmasını temin borcunu sözleşme ile üstlenmiş bulunması karşısında taşıyanı sorumlu kılmaz". Y.HGK. 24.1.1973 bak. Tekil F., 1993, sf.211-212.

295 Konişmentolara (Clean on Board) kaydı konulduktan başka, bilirkişi raporuna göre ambalaj cinsinin (çok iyi durumda jüt çuvallar) olarak gösterilmesi ve bazı çuvalların yırtılma veya dikiş sökülmesi nedeniyle eksik fındık ihtiva ettiğinin belirtilmesi ve bu eksikliklerin de boşaltma limanında yükün muhtelif işlemler görmesi ve kaza sonucu meydana geldiğinin açıklanmasına göre taşıyanın TK. mad.1061 sorumlu olması gerekir. Y.11.HD. 17.12.1982 3721/5448, Eriş G., 1990, sf.494.

296 bak.Ülgener M.F., 1991, sf.137; Franko N., Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII, Ankara, 1991, sf.195-216. Y.11.HD. 21.3.1985, 1289/1567 sayılı kararında eksikliğin malın mahiye-,

sağlanması için fire konusunda çeşitli yükler bakımından sabit fire oranları belirlenmiştir; bu belirlemenin yapılmamış olduğu hallerde mahkemeler bu boşluğu doldurmaktadır[297]. Yolculuğun başlangıcından önce gözle görülemeyecek nitelikteki gizli ayıplar veya yükün kendine has cins ve özelliğinden doğan zararlardan da taşıyan sorumlu değildir. Zira taşıyanın bunlara karşı alabileceği hiçbir önlem yoktur. Malın içinden çürümesi, yumurta gibi hassas yükün çatlaması, kırılması, kömür gibi maddelerin kendiliklerinden parlamaları, ateş almaları, demirin paslanması, bazı yüklerin neme karşı hassas olmaları bu hususta gösterilebilecek örneklerdendir[298].

2- TK.mad.1063'de sayılan olası sorumsuzluk halleri sadece yükün kayıp ve hasarından doğan zararlar için söz konusu olup diğer zararlar ve özellikle gecikme zararları hakkında geçerli değildir[299]. Tehlikenin meydana gelmesine taşıyanın sorumlu bulunduğu bir olayın neden olduğu kanıtlanırısa, bu takdirde taşıyan sorumluluktan kurtulamaz (TK.mad.1064/1).

3- Malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine taşıtan veya yükletenin bilerek (kasden) sebep olmaları halinde, taşıyan her türlü sorumluluktan kurtulur (TK.mad.1064/1).

---

sözedilemiyeceği belirtilmektedir. Karar hakkkında bak.Ibidem, Ülgener M.F., 1991, sf.138 dipnot 129.

297 Bu oran mayi mallarda ve ıslak mallarda %2, diğer mallarda %1 olarak kabul edilmektedir. bak.Franko N., a.g.m., sf.206; Keza petrol ve yan ürünlerine dair taşımalarda %5 oranında sızma ve buharlaşma kabul edilebilir niteliktedir. Ülgener M.F., 1991, sf.138, dipont 129. "Kağıt torbalarda taşınan çimento TK.mad.1063/1-7'de sayılan hacim ve tartı itibariyle kendiliğinden eksilen veya malın kendisine has tabii cins ve mahiyetinden ziyaa uğrayan emtiadan sayılmaz" Y.11.HD. 30.5.1983, 2645/2811, Aybay G., 1986, sf.212; aynı yönde Y.11.HD. 15.5.1984, 2559/2851, Aybay G., 1986, sf.222; "Paletle ambalajlanmış tuğlası hacim ve tartı itibariyle kendiliğinden eksilebilecek emteadan değildir. Bu bakımdan olayda fireye ait kural uygulanmaz, taşıyan hasardan sorumlu olur" Y.11.HD. 28.9.1984 4053/4240, Aybay G., 1990, sf.226; "Sülfirik asit yükünün (dökme halinde) %2 firesi teamüldendir". Y.11.HD., 14.10.1985, 5116/5262, Aybay G., 1986, sf.255. Bu kararların değerlendirilmesi hakkında bak.Franko N., a.g.m.

298 bak.Ülgener M.F., 1991, sf.140.

299 bak.Çağa T., 1988, sf.165.

IV. TAŞIYANIN HAKLARI

1- Navlun Hakkı

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan başlıca talep hakkı "taşıma ücretinin (navlunun) tediyesi"dir[300]. Taşıma ücreti, deniz ticaretindeki teamülde daima yerleşmiş bir terim olarak kullanılan "navlun, fracht veya freight, frêt, nolo" sözcükleriyle ifade edildiği için: taşıma ücretini talep hakkı yerine "navlun hakkı" deyimi de kullanılır[301]. Fakat aynı deyimin İtalyanca "nolo, navlun" sözcüğünden deniz hukukumuza geçmiş olması bize çok olası görünmektedir. Navlun hakkı, doğru bir terim olarak Ticaret Kanununun 1069 uncu maddesinin başlığında yer almak suretiyle hukukumuza geçmiştir.

Navlunun yüksekliği miktarı, deniz ticaretinde geçerli olan serbest piyasadaki fiyat oluşumunda rol oynayan etkenlerin (ekonomik yönden arz ve talebin) etkisi altında; yükün cinsine, taşıma yapılacak mesafe ve bölgeler ile özellikle mevsim koşullarına göre belirlenen genel tarifeler gözönünde tutularak taraflar arasında serbestçe kararlaştırılır. Navlun sözleşmede açık ya da örtülü olarak belirtilebilir. Düzenlenen konişmentolar hemen daima navluna ait koşulları içerirler[302]. Fakat taşınmak üzere teslim alınan mallar için navlun miktarı sözleşmede açık ya da örtülü olarak kararlaştırılmamışsa, yükleme zamanında ve yükleme yerinde "olağan" olan navlunun ödenmesi gerekir (TK.mad.1073/1). Bundan başka; taşınmak üzere teslim alınan malın sözleşmede kararlaştırılmış maldan fazla olması halinde, fazlası için dahi sözleşmede belirlenen orana göre navlun ödenmesi gerekir (TK. mad.1073/2). Uygulamada navlun çeşitli şekillerde hesaplanmaktadır: Örneğin çarter sözleşmelerinde çeşitli malların yük olarak bütünü üzerinden belirli bir meblağ navlun olarak

---

300 bak.Rodière R., 1963, sf.217; Maraist F.L., 1992, sf.80; Çağa T., 1988, sf.223; Okay M.S., 1971, sf.153; Tekil F., 1993, sf.181; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.121 ; Werner A.R., 1964, sf.266.

301 Navlun teriminin kaynağı hakkında bak. § 9, I.

302 bak. § 12, II, A, 9; TK.mad.1098/9; Werner A.R.,1964, sf.312.

(lumpsum) kararlaştırılabileceği gibi, zaman çarterinde belirli zaman araları için navlun kararlaştırılabilir. Keza taşınan yükün kitlesi göz önünde tutulmadan sadece kiralanan geminin tonajı üzerinden belirli bir navlun kararlaştırıldığı gibi, gemiye fiilen yüklenen malın gerçek ağırlığı veya hacmi gibi navlun birimleri esas tutulmak suretiyle de navlun belirlenmektedir[303]. Uygulamada navlun birimi hafif yüklerde hacim, ağır yüklerde ağırlık olarak kabul edilmekte ve navlun buna göre belirlenmektedir[304]. Bundan başka kırkambar sözleşmeleriyle ilgili olarak yapılmış navlun tarifelerine göre belirlenen navlundan başka genellikle çok kıymetli mallar için malın kıymetine göre ve bu kıymetin bir yüzdesi olarak (ad valorem) navlun hesaplanması da olanaklıdır. Navlunun hesaplanmasında; sözleşme konusu malın ölçüsü, tartısı veya sayısı esas tutulduğu durumlarda, tereddüt doğması halinde navlunun miktarı, gönderilene teslim edilen malın ölçü, tartı veya sayısına göre belirlenir (TK.mad.1074). Navlun; malların ölçü, sayı veya tartısı esas alınarak miktarına göre kararlaştırılıp da bu miktar konişmentoda gösterilmişse, konişmentoda ayrıca bunun aksine bir koşul bulunmadıkça, navlun konişmentoda yazılı miktara göre belirlenir (TK.mad. 1111/1). Navlun, (zaman çarterinde) süre üzerine kararlaştırılmış olup da sözleşmede aksine bir şart yoksa, kaptanın yükü almaya hazır olduğunu haber verdiği günü takip eden günden itibaren işlemeye başlar ve boşaltmanın tamamlandığı güne kadar sürer. Boşaltmadan sonra ise işlemez (TK.mad.1076/1, 3). Bu gibi hallerde sürastarya kararlaştırılmışsa, navlun ancak yolculuğun başladığı günden itibaren işlemeye başlar ve yolculuk taşıyanın kusuru olmaksızın gecikir veya kesilirse, süre üzerine navlun araya giren bütün günler için de ödenir[305] (TK.mad.1076/2, 4).

---

303 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.339; Werner A.R.,1964, sf.267.

304 bak.Çağa T., 1988, sf.226; Navlunun tespiti, hesaplanma kriterleri ve sözleşmelerde belirlenme şekilleri hk.bak.Karayazgan A., Deniz Ticaret Hukuku Alanında Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) Tesbiti, BATIDER, Aralık 1991, C.XVI, S.2, sf.139-162.

305 Karşılaştır off Hire Clause, § 15, II, 29.

2- Navlun Alacağının Muacceliyeti Ve Hesaplanması

Navlun hakkının veya daha açık bir ifade ile "navlun alacağı"nın ne zaman muacceliyet kazanacağı -yani talep edilebileceği- konusuna gelince: Burada hukuki dayanak olarak hareket noktası navlun sözleşmesidir. Hukuki yapısı bakımından navlun sözleşmesi karşılıklı taahhüt ve edimleri içeren (çift taraflı) bir sözleşme olduğuna göre[306]; bu gibi sözleşmelerde bir tarafın yükümlülüğünü yerine getirmesi, diğer tarafın yükümlülüğünün ifasına bağlı bulunmaktadır[307]. Navlun sözleşmesinde ise navlun alacağının talep edilebilmesi, taşıyanın taahhüdünün yerine getirilmesi şartının gerçekleşmesine bağlıdır. Zira taşıma taahhüdünün niteliği gereği önce ifa yükümlülüğü taşıyana düşmektedir ve ancak bu taahhüt yerine getirildiği takdirde, navlun talep edilebilir (BK.mad.81). Navlun sözleşmelerinde taşıma taahhüdü, denizaşırı taşınan malın gönderilene teslimi ile yerine getirilmiş olur. Bundan dolayı navlun alacağı, gönderilenin malı teslim alması ile birlikte muacceliyet kazanır. Belirtilen bu esaslar göz önünde tutulduğu takdirde, navlun alacağının muacceliyeti konusunda ödeme yükümlülüğünün doğumundan bahseden Ticaret Kanunumuzun 1069 uncu maddesi hükmü daha açık olarak anlaşılır. Buna göre: "Gönderilen, malı teslim almakla navlun ve navlun teferruatından olan bütün masrafları ve sürastarya ücretini, teslim almanın dayandığı mukavele veya konişmento hükümlerine göre ödemeye, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka masraflar yapılmış ise, bunları da vermeye ve kendisine düşen diğer bütün borçları ifaya mecbur kalır"[308].

---

306 bak. § 9, I - III.

307 bak.von Tuhr/Siegwart, 1942/44, sf.139.

308 TK.mad.1069 uyarınca gönderilen malı teslim almakla navlun borcunu ödemek zorundadır. O halde vade günü malın teslim alındığı gündür". Y.HGK. 2.10.1963, 61/30 Eriş G., 1990, sf.532-533; "Gelen malların gemilerden boşaltıldığı ve tahliyenin son bulduğu günler değil, taşınan her bir parti malın davalıya teslim olunduğu tarihin araştırılıp tespiti ve o tarihten itibaren zamanaşımının hesaplanması gerekir". Y.TD. 16.3.1965, 510/956, Eriş G., 1990, sf.535; "Gümrüğe tabi bir malın doğrudan doğruya gönderilene teslimi mevzuat muvacehesinde mümkün değildir. Gümrük depolarına teslim ile taşıma nihayete ereceği cihetle davacı

Yukarıda sözü geçen madde hükmüne göre; malın gönderilene teslimi ile muacceliyet kazanan esas alacak, navlun, yani taşınan mal kitlesinin taşıma ücreti (bedeli)dir. Buna navlunun teferruatından sayılan bütün masraflarla birlikte, kararlaştırıldığı takdirde sürastarya ücreti[309] de eklenir. Bir gemi seferinin olağan ve olağanüstü masrafları navlunun teferruatına dahildir. Gemi seferlerinin bu olağan ve olağanüstü masraflarının kime ait olacağı çoğu kez navlun sözleşmelerine ve konişmentolara konan açık hükümlerle taraflar arasında önceden kararlaştırılır. Özellikle geminin tamamının sözleşme konusu yapıldığı, zaman çarterlerinde bu masrafların taşıtana veya yükletene ait olacağı belirtilmektedir. Fakat navlun sözleşmelerinde ve konişmentolarda bu konuda aksine bir şart kararlaştırılmamışsa, gemi seferlerine ait olağan ve olağanüstü masraflar ve özellikle kılavuz, liman, fener, römorkaj, karantina, buz kırdırma ve benzeri masraflar (örneğin kanal geçiş ücreti) taşıyana aittir (TK.mad.1075/2). Taşıyan bunları önceden hesap ederek isteyeceği navluna ekler. Diğer yandan müşterek avarya[310] (TK.mad.1179) masrafları ile yükün korunması ve güven altına alınması ve kurtarılması[311] için yapılan masraflar taşıyana aittir (TK.mad.1070/1, 1075/3).

3- Navlun Hakkının Korunması

Taşıma sırasında taşıyanın sorumlu olduğu bir nedenle yükün hasarı veya kaybının navlun alacağına etkisi bakımından hasar ve kayıp

---

navluna hak kazanmış olur. Davalının mevzuat değişmesi sebebiyle bu malları gümrükten çekememesi veya ithalinin mümkün olmaması sebebiyle getirmiş olduğu mallar üzerinde serbest tasarruf hakkını kullananaması taşıyana atfı mümkün ve ondan sadır olmuş bir fiil ve hareket olmadığı cihetle, taşıma vazifesini noksansız yapmış olan (taşıyanın) hak ettiği taşıma parasını fiilen teslim vukuu bulmadığı iddiasıyla ödememek kanunun maksat ve ruhuna aykırıdır". Y.TD. 15.12.1965, 405/6749, Eriş G., 1990, sf.536.

309 bak.§ 10, III, 3; § 11, III, 2.

310 bak.§ 23, II, III, V.

311 bak.§ 25.

halleri için farklı sonuçlar öngörülmektedir[312]. Buna göre yükün taşındığı sırada hasara uğramış olması navlun alacağını etkilemez. Hatta taşıyan TK.mad.1061 ve 1062 gereğince hasar için tazminat ödemekle yükümlü olsa bile navlun isteme hakkına sahiptir. TK.mad.1113'e göre tazminat miktarının navludan indirilmesi söz konusu değildir. Ancak taşıyanın navlun talebine karşı, navlun borçlusu (taşıtan veya gönderilen) hasar nedeniyle kendi lehine doğan tazminat alacağıyla navlunun takas ve mahsup edilmesini isteyebilir[313]. Yükün kaybı halinde ise çeşitli olasılıklara göre farklı sonuçlar söz konusudur. Şöyle ki; ilk olarak aksi kararlaştırılmadıkça herhangi bir kaza sonucu yükün kaybı halinde navlunun ödenmesi gerekli olmayıp, peşin ödenmiş olan navlunun da geri verilmesi gereklidir (TK.mad.1072). Bunun aksi, navlun sözleşmelerine konulan navlunun her halde ödeneceğine ilişkin -lost or not clause[314]; frêt acquis à tout événement[315]- kayıt ve koşullarla kararlaştırılmaktadır[316]. Ancak aksi kararlaştırılmış olmasa dahi malın kaybı halinde navlun ödenmeyeceğine ilişkin TK.mad.1072/1 hükmünün istisnaları vardır. Bunlar da yolda hayvanların ölmesi veya yükün kendi doğal yapı ve niteliği bakımından özellikle içinden bozulma, kendiliğinden eksilme, olağan akma ve sızma (fire) yüzünden kayba uğramasıdır. Bu her iki halde de navlunun tam olarak ödenilmesi gerekir (TK.mad. 1072/3). İkinci olasılıkta, yükün taşıyan veya gemi adamlarının kusuru ile kayba uğraması halinde -kusur geminin sevkine veya teknik yönetimine ilişkin bulunsa

---

312 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.122; Okay M.S., 1971, sf.157; Çağa T., 1988 sf.231 vd.; Tekil F., 1993, sf.181.

313 Usulüne uygun bir şekilde takas definin ileri sürülmemesi halinde navlun bedelinin tam olarak ödenilmesi gerekir, gönderilen hasarlı malı taşıyana bırakarak navlun ödemek borcundan kurtulamaz. Y.11.HD. 7.4.1983, 1688/1788, Eriş G., 1990. sf.624-625.

314 bak.§ 15, II. 24; bak.Okay M.S., 1971, sf.157; Tekil F., 1993, sf.149, 181.

315 bak.Rodière R., 1963, sf.225-226.

316 "Konişmentoda malların ziyaı halinde dahi navlun ücretinin alınacağı ve bu ücret daha önce alınmış ise geri verilmeyeceği açıklandığına göre hadisede TK.mad.1072'nin uygulanmasına imkan yoktur". Y.TD. 1.7.1961, 2196/2279; aynı yönde, Y.11.HD. 17.11.1980, 5265/5315, Eriş G., 1990, sf.545.

bile[317]- taşıtanın navlun borcu sona erer. Fakat bu kez taşıyan kaybolan mallar için TK.mad.1112 hükmü uyarınca tazminat öderken, o malların noksansız taşınması halinde hak kazanacağı navlunu, ödeyeceği tazminattan indirilebilir[318]. Üçüncü bir olasılığa göre de yükün kaybı yükle ilgililerin kusurundan ileri gelmişse navlunun tam olarak ödenilmesi gerekir. Son olarak yük müşterek avaryadan sayılan bir fedakarlık sonunda kaybolmuşsa müşterek avarya hükümleri uygulanır (TK.mad.1072/4). Bunlar için aksi kararlaştırılmış (lost or not lost clause) olmadıkça navlun ödenilmez.

4- Hapis Ve Rehin Hakkı

Taşıyanın yükle ilgili kişilere karşı sahip bulunduğu haklara gelince:

Muacceliyet kazanan navlun borcunun ödenmemesi halinde taşıyan ilk önce malı teslimden kaçınma (hapis) hakkına[319] sahiptir. Yani taşıyan, navlunun ödenmemesi ve gönderilenin diğer bütün yükümlülüklerinin yerine getirilmemesi halinde malı teslim zorunda değildir (TK.mad. 1069/2). Taşıyanın yükü teslimden kaçınma hakkı, özellikle müşterek avarya, kurtarma ve yardım masrafları ile deniz ödüncü yüzünden malı sınırlayan alacaklarına karşılık bu alacakların tutarı olan paranın veya o değerde güvencenin elde edilmemesi halinde söz konusudur[320] (TK.mad.1070). Taşıyan, navlun alacağının

---

317 bak.Okay M.S., 1971, sf.158.

318 Ibidem: "Hadisede yükler taşıyanın sorumlu olduğu sebepler yüzünden ziyaa uğramış ise de, davacı gönderilen bu yüzden yitirdiği ifa menfaatini davalı taşıyana tanzim ettirmek istemektedir. Davalı (karşılık davacı) durumundaki taşıyan da buna karşılık navlun alacağını talep etmektedir. Şu halde taşıyanın açtığı navlun bedelinin tahsiline ilişkin karşılık davanın kabulüne karar verilmek gerekirken, taşıyanın yükletenin açık muvafakati olmaksızın yükü güvertede taşımasının navlunun talep hakkını düşereceğinden söz edilerek reddi cihetine gidilmesi doğru görülmemiştir". Y.11.HD. 24.5.1988, 8023/3357 Eriş G., 1990, sf.541.

319 bak.Çağa T., 1988, sf.248 vd; Okay M.S., 1971, sf.166; Tekil F., 1993, sf.182.

320 Yükü takyit eden bu alacaklar üçüncü kişilere ait olsa bile hapis hakkı taşıyana aittir. Taşıyan üçüncü kişilerin yararı için bu hakkı kullanabilir.bak.Eriş G., 1990, sf.541; Akıncı S., 1968, sf.475.

ödenmemesi halinde malı teslimden kaçınma hakkına sahip olmakla beraber, mutlak surette yükü navlun yerine kabul zorunda değildir (TK.mad.1071/1). Ancak, akıcı maddelerle dolu kapların yolculuk sırasında tamamen veya yarıdan fazla boşalması halinde bu maddeler kaplar ile birlikte taşıyana ödenecek navlun ve diğer alacakları yerine bırakılır (TK.mad.1071/2). Taşıyanın akmadan sorumlu olmayacağına dair şart bu hakkı ortadan kaldırmaz. Ancak kaplar gönderilenin eline geçmekle bu hak düşer.

Taşıyanın, muacceliyet kazanan navlun alacaklarının ödenmemesi halinde malı teslimden kaçınma hakkı; Medeni Kanunun 864 üncü maddesi ile alacaklıya tanınan hapis hakkının özel bir uygulama şeklidir[321]. Taşıyan, teslimden kaçındığı yük üzerinde *kanuni rehin hakkı'* na[322] sahiptir (TK.mad.1077/1)[323]. Kanuni rehin hakkı taşıyana, teslimden kaçındığı yükün paraya çevrilmesini talep etmek yetkisini verir (MK.mad.867/1). Esasen taşıyana tanınan bu kanuni rehin hakkı, malı teslimden kaçınma hakkının vazgeçilmez bir sonucu olup bunu tamamlamaktadır. Zira mal üzerinde taşıyana kanuni bir rehin hakkı tanınmamış olsaydı, taşıyanın sözü geçen kaçınma hakkının pratik bir faydası kalmazdı. Taşıyana tanınan rehin hakkı, yük alıkonulduğu veya tevdi edildiği yerde bulunduğu sürece baki olduğu gibi, teslimden sonra dahi otuz gün içinde mahkemeye başvurulmak ve mal henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartı ile devam eder (TK.mad. 1077/2). Mahkemeye başvurudan rehin hakkının

---

321 Aksi fikirde bak.Çağa T., 1988, sf.251.

322 bak.Maraist L.M., 1992, sf.81; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.123; Okay M.S., 1971, sf.166; Çağa T., 1988, sf.253 vd.; Tekil F., 1993, sf.182; Rodiere R., 1963, sf.226.

323 TK.mad.1077/1 dikkatle okunduğunda taşıyanın ancak 1069 uncu maddesinde yazılı alacaklarından dolayı yük üzerinde rehin hakkı olduğu anlaşılır. TK.mad. 1069'da ise, sadece taşınmış olan mallar söz konusudur, diğer bir deyimle mal taşınmış olmak ve gönderilence navlun vs. masraflar ödenmemiş olmalıdır ki taşıyan TK.mad.1077/1 gereğince yük üzerinde hapis hakkını kullanabilsin. Oysa olayda mal yüklenmiş ise de yolculuk başlamadan önce 3.şahsa icraen satılmıştır. O halde, bu yüklenen malda taşıyanın hapis hakkı olduğu kabul edilemez. Olsa olsa bir şahsi alacak söz konusu olabilir". Y.11.HD. 29.6.1983, 3271/3419, Eriş G., 1990, sf.553.

kullanılması, özellikle malın teslimi veya ihtiyati haczi için yapılan başvuruyu anlamak gerekir. Navlunun tahsili için açılan dava bu bakımdan yeterli değildir[324]. Rehnin paraya çevrilmesi hususunda İcra ve İflas Kanununun 145 inci ve izleyen maddeleri hükümleri uygulanacağı gibi, bu hususta borçluya yapılması gereken bildirim ve tebliğler gönderilene yapılır. Gönderilenin bulunmaması veya yükü teslim almaktan kaçınması halinde ise, bildirim ve tebliğlerin taşıtana yapılması gerekir (TK.mad. 1077/3). Taşıyanın (navlun ve navlun teferruatından olan bütün masrafları ile sürastarya ücreti gibi)[325] alacakları üzerinde uyuşmazlık çıktığı takdirde, uyuşmazlık konusu paranın güvence olarak mahmekece belirlenecek bir tevdi yerine yatırılmasından sonra, taşıyan malları teslim etmek zorundadır (TK. mad.1078/1). Taşıyan, tevdi yerine yatırılmış olan bu parayı ancak malların tesliminden sonra yeterli karşı güvenceyi göstererek alabilir[326] (TK.mad.1078/2). Malları teslim etmiş olan taşıyan, Ticaret Kanununun 1069 uncu maddesine göre navlun ve navlun teferruatından olan bütün masrafları ve sürastarya ücretini sadece gönderilenden istemek yetkisine sahiptir ve bu alacakların ödenmesini taşıtandan isteyemez. Bununla beraber taşıtan, taşıyanın zararına olarak haksız mal iktisabında bulunmuşsa, taşıyan bu haksız iktisap oranında taşıtana da rücu etmek yetkisine sahiptir (TK.mad.1079). Diğer yandan; gönderilen malı teslim almadığı takdirde taşıtan, navlun sözleşmesi gereğince navlunu ve (Ticaret Kanunu'nun 1069 uncu maddesinde belirtilen) diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlüdür (TK.mad. 1081/1). Bundan başka taşıyan malları teslim etmeyip de, yukarıda sözü geçen rehin hakkına dayanarak rehni paraya çevirmek hakkını kullanmış ve fakat satış neticesinde alacağının tamamını elde edememişse, taşıtanla aralarında yapılan navlun sözleşmesinden doğan alacaklarını elde edemediği oranda (yani navlun sözleşmesinden doğan alacaklarının elde edilemeyen miktarı için) taşıtana rücu hakkına sahiptir (TK.mad.1080).

---

[324] bak. Okay M.S., 1971, sf.167.
[325] bak.§ 13, IV, 2.
[326] Y.11.HD. 20.11.1975, 4190/6612, Aybay G., 1986, sf.265.

Şimdi yukarıdan beri anlatılan hükümlerle getirilen kuralları göz önünde tutarak, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan alacaklarının nasıl güvence altına alındığını kısaca belitmeye çalışalım: Navlun sözleşmesi taşıyanla taşıtan arasında yapıldığı halde; gönderilenin malı teslim alması ile Ticaret Kanunu'nun 1069 uncu maddesi hükmüne göre taşıyanla gönderilen arasında bir borç ilişkisi doğmaktadır[327]. Gönderilen yine aynı madde hükmü ile; teslim almanın dayandığı navlun sözleşmesi veya konişmento hükümlerine göre navlun ve navlun teferruatından olan bütün masrafları, sürastarya ücretini, diğer bütün borçlarla birlikte taşıyana ödemekle yükümlüdür. Diğer yandan gönderilen, kendisine teslim edilen mallar için borçlu olarak ön planda görünmekle beraber Kanun koyucu, navlun haklarının güvence altına alınması hususunda taşıyana, Ticaret Kanunu'nun yukarıda sözü geçen 1079 uncu ve izleyen maddeleri ile belirli koşullar altında taşıtana da rücu etmek yetkisini tanımıştır. Böylece malın gönderilen tarafından alınmaması halinde taşıtan, navlun sözleşmesinin asıl tarafı olarak gönderilenin yerine geçer ve navlunla birlikte diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlü olur (TK.mad.1081/1). Yükün taşıtan tarafından teslim alınmasında Ticaret Kanunu'nun boşaltmaya ilişkin 1050-1078 ve 1112-1115 inci maddeleri hükümleri, gönderilen yerine taşıtan geçmek suretiyle uygulanır. Bu gibi hallerde de taşıyan, gönderilene karşı olduğu gibi, taşıtana karşı da malı teslimden kaçınma (TK.mad.1070) ve yük üzerinde kanuni rehin hakkına (TK.mad.1077, 1078) sahiptir (TK.mad.1081/2).

---

327 "Yük gönderilene teslim edilmiş olmasına göre sürastarya ücreti taşıtandan değil, gönderilenden istenir". Y.11.HD. 5.11.1986, 5009/5733, Eriş G., 1990, sf.538; Ancak, "Taşıma sözleşmesinde navlun ücretinden taşıtan sorumlu tutulmuş ve gönderilene malın ücreti, sürasatarya ve sair beklemeler yönünden bir yükümlülük konmamışsa taşıyanın zararlarından taşıtan sorumludur". Y.11.HD. 9.5.1986, 2413/2824, YKD.1986 Ağustos, sf.1165.

§ 14

YOLCULUĞUN BAŞLAMASINA VE DEVAMINA ENGEL OLAN SEBEPLERLE SÖZLEŞMENİN SONA ERMESİ

Diğer bütün sözleşmelerde olduğu gibi, eşya taşıma sözleşmelerinde de taraflar arasındaki akdi ilişki normal olarak sözleşmenin yerine getirilmesi ile sona erer; yani sözleşme konusu ve taşınması gereken eşyanın gemiye yükletilerek belirli boşaltma limanında konişmentonun geri verilmesi karşılığında gönderilene teslimi ve diğer yandan navlun alacaklarının taşıyana ödenmesi ile sözleşme hükümleri yerine getirilir. Bu suretle taraflar arasındaki sözleşme ilişkisi, sözleşmenin normal ifa ile sona ermesinden önce de ifa olanaksızlığını doğuran belirli olayların varlığı halinde ya kanun gereği veya kanunun taraflara tanıdığı bir cayma hakkının kullanılması ile ortadan kalkar[328]. Böylece burada uygulanması gereken kurallar, genel olarak sözleşmelerde ifanın olanaksızlığı halinde uygulama alanı bulan Borçlar Kanunu'nun 96 ncı ve 117 nci maddeleriyle getirilmiş olan kuralların Deniz Ticaret Hukuku'ndaki özel bir uygulama biçimidir.

I. SÖZLEŞMENİN KANUN GEREĞİ HÜKÜMDEN DÜŞMESİ

1- Sözleşme konusu olan (yani tahsis ve nomine edilen)[329] belirli geminin *yolculuk başlamadan önce* umulmayan bir hal yüzünden kaybı ile taraflardan birine yüklenmesi mümkün olmayan bir ifa olanaksızlığı doğmaktadır (BK.mad.117/1). Bu gibi hallerde (gemi batar yahut

---

328 bak.Okay M.S., 1971, sf.240 vd.; Çağa T., 1988, sf.263 vd.; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.125; Eriş G., 1990, sf.558 vd.; Tekil F., 1993, sf.182; Akıncı S., 1968, sf.483.

329 "Deniz taşımacılığında gemi ve geminin taşıtan tarafından bilinmesi önem taşır... Özellikle gemi belli olmazsa taşıyıcı 1082/1 ve taraflar 1083 üncü maddelerdeki hallerin mevcudiyetini nasıl iddia ve ispat edeceklerdir". Y.11.HD. 27.12.1988, 3972/7932, BATIDER, Haziran 1988, C.XIV, S.3, sf.128 vd.; bu konuda ayrıca bak. § 10, V, 1 ve § 12, II, 3.

Ticaret Kanunu'nun 818 inci maddesi anlamında "tamire değmez" niteliğini alarak geciktirilmeksizin açık artırma ile satılır veya deniz haydutlarının eline geçer ya da düşman malı olarak yakalanır veya alıkonulup ganimet işlemine tabi tutulursa), taraflardan biri diğerine tazminat vermekle yükümlü olmaksızın navlun sözleşmesi hükümden düşer (TK.mad.1082/1 bent 1). Fakat sözleşme ile taşıyan zorunluluk halinde eşyayı nomine edilen gemiden başka bir bir gemi ile de taşımak yetkisine sahip ise (schiffssubtitutionsklausel; gemi ikame klozu), navlun sözleşmesi hükümden düşmez ve taşıma yükümlülüğü devam eder[330]. Gemi *yolculuk başladıktan sonra* yukarıda sözü geçen umulmayan hallerden biri yüzünden kaybolduğu takdirde ise navlun sözleşmesi hükümden düşer. Ancak; bu takdirde taşıtan, güven altına alınan veya kurtarılan mallar için katedilen mesafenin bütün yolculuğa olan oranına göre ve kurtarılmış olan mal değerini aşmamak üzere "mesafe navlunu" (distanzfracht; frêt de distance)[331] ödemekle yükümlüdür.

2- Sözleşmede belirli ve somut olarak gösterilmiş olan mallarla belirli ve somut olarak gösterilmemiş olup da gemiye konulduktan veya gemiye yükletilmek üzere yükleme yerinde kaptan tarafından teslim alındıktan sonra belirli ve somut bir duruma giren malların *yolculuk başlamadan önce* umulmayan bir hal yüzünden kaybolması halinde de; taraflardan biri diğerine tazminat vermekle yükümlü olmaksızın navlun sözleşmesi hükümden düşer (TK.mad.1082/1, bent 2 ve 3). Fakat bu son durumda kaptan tarafından teslim alınan malların bekleme süresi içinde[332] kaybı halinde taşıtan tarafından kayba uğrayanlar yerine başka mal teslimine hazır olduğu gecikmeden bildirilir ve yine bu süre içinde teslime başlanırsa[333] navlun sözleşmesi hükümden düşmez. Bu takdirde taşıtan yüklemeyi en kısa zamanda bitirmek zorunda olup, bu yüklemeden doğan fazla masrafları ödemekle ve yükleme yüzünden

---

330 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.236, 356.
331 bak.Rodière R., 1963, sf.225.
332 bak.§ 10, I, 7; III, 1, 3; IV, 3; TK.mad.1039/2.
333 bak.§ 10, I, 6; TK.mad.1022.

uzayan bekleme süresi nedeniyle taşıyanın uğradığı zararları da tazminle yükümlüdür (TK.mad.1082/2). Diğer yandan *yolculuk başladıktan sonra* malların umulmayan bir sebeple kayba uğraması halinde, taraflardan biri diğerine tazminat vermek zorunda olmaksızın navlun sözleşmesi hükümden düşer. Bununla beraber yapıları gereği kendiliğinden kayba uğrayan mallarla ölen hayvanlar ya da müşterek avarya sebebiyle feda edilen yük için navlun ödenmesi kararlaştırılmışsa bu navlunun kısmen veya tamamen ödenmesi gerekir (TK.mad.1087). Keza navlun sözleşmesinin hükümden düşmesinden önce doğmuş alacaklar, örneğin doğmuş sürastarya ücreti ile navlun zamana göre tayin edilmiş ise geminin kaybı anına kadar doğmuş navlun bedeli de talep olunabilir[334].

II. TARAFLARDAN BİRİNİN CAYMA HAKKINI KULLANMASI

1- Burada sözleşmenin (bundan önce § 14, I'de sözü geçen sebeplerle kanun gereği hükümden düşmesi değil) umulmayan bazı engellerin bulunması halinde taraflara (cayma hakkı olarak) tanınan tek taraflı bir cayma yetkisinin kullanılmasıyla feshi söz konusudur. Taraflara yüklenebilecek bir kusur olmadan sözleşmeden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesini olanaksız kılan bu engeller Ticaret Kanunu hükümlerine göre iki grupta toplanmaktadır:

a) Yolculuk başlamadan önce veya başladıktan sonra tarafların iradeleri dışında bir *kamu tasarrufundan* doğan engeller nedeniyle sözleşme hükümlerini yerine getirmenin olanaksızlaştığı anlaşılırsa, taraflardan herbiri diğerine tazminat vermekle yükümlü olmaksızın sözleşmeden cayma (akitten rücu) hakkına sahiptir (TK.mad.1093, 1088). Sözleşmenin yerine getirilmesinde her iki taraf için de geçerli olabilecek ifa olanaksızlığı doğuran bu haller, Ticaret Kanunu'muzun 1083 üncü maddesinin ikinci bendine göre: Gemiye ambargo ya da (Türk veya yabancı) devlet hizmeti için el konması, boşaltma yeri ile

---

334 bak.Eriş G., 1990, sf.559-560.

ticaretin yasaklanması, abluka, taşınacak mallar için ihraç ve ithal yasağı konması ya da herhangi bir kamu tasarrufu ile gemi seferinin veya mal naklinin yasaklanması gibi sebeplerdir. Belli uyruktaki gemiler için konan limana girme yasağı,, bulaşıcı hastalık nedeniyle limanın trafiğe kapatılması da buraya girer[335]. Aynı madde hükmüne göre; kamu tasarrufundan doğan engelin kısa bir zamanda ortadan kalkmayacağı büyük bir olasılık dahilinde ise, ancak bu takdirde cayma hakkı kullanılabilir. Bu hususun var olan bütün kanıt ve belirtilerle değerlendirilmesi mahkemeye aittir. Diğer yandan; burada söz konusu olan engeller, navlun sözleşmesinin yapılmasından sonra ortaya çıkan engellerdir. Sözleşmenin yapılması sırasında var olsa bile bu engellerin cayma hakkını kullanan tarafça bilinmemesi halinde de aynı hükmün uygulanması gerekir[336]. Yolculuk başladıktan sonra bu engellerden birinin çıkması halinde cayma hakkının kullanılması için, gemi Avrupa limanlarından birinde bulunduğu takdirde üç ay ve Avrupa dışı bir limanda bulunuyorsa beş ay süreyle engelin kalkmasının beklenmesi gerekir (TK.mad.1088/2). Engellerin yolculuk başlamadan önce ortaya çıkması halinde ise sözleşmenin feshi için böyle bir bekleme zorunluluğu yoktur.

b) Yolculuk başlamadan önce veya başladıktan sonra, çıkan bir savaş nedeniyle gemi veya taşınacak malların ya da her ikisinin birlikte serbest sayılmaması veya zapt ve zoralım tehlikesi altında bulunmaması halinde de taraflardan biri diğerine tazminat vermekle yükümlü olmaksızın sözleşmeden cayma hakkını kullanabilir (TK.mad. 1083, bent 2, 1088). Yukarıda (a) bendinde olduğu gibi, savaş çıkması halinde de engelin, sözleşme hükümlerinin yerine getirilmesini olanaksız kılması (yani ifa olanaksızlığı) söz konusudur. Buradaki ifa olanaksızlığı, geminin ve yükün serbest sayılmaması[337] dolayısıyla

---

335 bak.Çağa T., 1988, sf.268.

336 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.354.

337 Bu konuda bunların nasıl bir işleme tabi tutulacaklarına bakmak lazımdır. Eğer yolculuk sırasında bunların kaçak ilan edileceğinden veya böyle bir işleme tabi tutulacağından haklı olarak kuşkulanılıyorsa, artık bunlara serbest nazarıyla bakılamaz.bak.Çağa T., 1988, sf.269.

taşıma işinin yapılamaması durumudur. Buradaki "savaş" kavramından amaç, Devletler Hukuku anlamındaki savaş ise de, dünyanın bugünkü durumunda, devletler arasındaki silahlı çatışmalar bu kavrama tamamen uymasalar dahi maddenin uygulanmasında savaş sayılmalıdırlar[338]. Burada da yukarıda (a) bendinde olduğu gibi savaş halinin yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkması halinde gemi Avrupa limanlarından birinde bulunuyorsa üç ay ve Avrupa dışı bir limandaysa beş ay süreyle engelin kalkmasını beklemek suretiyle; savaş, yolculuk başlamadan önce doğmuş ise beklemeye gerek olmaksızın sözleşme feshedilebilir. Diğer yandan; her iki halde de çıkan engel geminin serbestçe sefer yapmasına etki etmez ve taşıtan tarafından kararlaştırılan eşyadan başka (örneğin, tarafsız memleketlere ait veya ihraç ve ithal yasaklarının kapsamına girmeyen) eşya yükletilmek istenirse taşıyan, bu yüzden durumu güçleşmedikçe bunu kabul ile yükümlü olup (TK.mad.1022), cayma hakkını kullanmak suretiyle sözleşmenin feshi (yani akitten rücu) yoluna gidemez (TK.mad.1083, son fıkra).

2- Burada söz konusu olan ve taraflara cayma hakkını kullanmak yetkisini veren engeller, navlun sözleşmesinin yapılmasından sonra ortaya çıkan ve ifa olanaksızlığı doğuran nedenlerdir. Bu itibarla cayma hakkının kullanılabilmesi için bu nitelikte bir engelin, sözleşmenin yapılmasından sonra ortaya çıkmış olması ya da hiç olmazsa sözleşmenin yapıldığı sırasına cayma hakkını kullanan tarafça bilinmemesi gerekir[339]. Sözleşmenin yapılması sırasında engelin varlığını bilen veya bilmesi gereken taraf cayma hakkını kullanamaz. Buna rağmen bir tarafça cayma hakkı kullanılır ve sözleşmenin yapılması sırasında da engelin varlığını bildiği veya bilmesi gerektiği diğer tarafça def'i olarak ileri sürülerek kanıtlanırsa, söz konusu sözleşme tarafı sözleşmenin yapılmasında kötüniyetli sayılarak (culpa in

---

338 Çarter partilere konan "Genel Harp Klozu - General War Clause-" ile cayma hakkının şartları hafifletilmekte ve özellikle yolculuk başladıktan sonra harp çıkması veya varma limanının abluka altına alınması halinde geminin ilk emin limana uğrayarak yükü taşıtan hesabına oraya boşaltması öngörülmektedir. Ibidem.

339 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.354; Akıncı S.,1968, sf.488.

contrahendo)[340], diğer taraf için doğan bütün zararları tazmin etmekle yükümlü olur.

Cayma hakkının kullanılması halinde, bunun hukuki etki ve sonuçlarına gelince: İlk önce cayma hakkı süre ile bağlı olmayan ve hemen sonuç doğuran bir fesih bildirimi hakkıdır. Bu nedenle geçmişe değil ileri dönük (ex nunc) sonuçlar doğurur[341] ve sözleşmeyi o andan itibaren ortadan kaldırır. Yük bakımından boşaltmanın ne şekilde ve nedere yapılacağı tip navlun sözleşme şartlarında önceden genel olarak gösterilir. Bu şartlar taraflarca kabul edilen bir anlaşma olduğuna göre, boşaltmanın bu şartlarla kararlaştırılan şekilde ve yerde yapılması gerekir. Aksi halde (yani böyle bir şartın bulunmaması halinde) yük, caymanın bildirildiği sırada geminin bulunduğu limanda boşaltılır (TK.mad.1088/4). Diğer yandan taşıtan boşaltma yerine kadar olan mesafe navlununu ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1088/5) ve bu mesafe navlunu Ticaret Kanunu'nun 1084 ve 1085 inci maddelerine göre hesaplanır.

Gerek sözleşmenin hükümden düşmesi[342] ve gerekse cayma hakkının kullanılması ile sözleşmenin feshi halinde kaptan (taşıyanın kanuni temsilcisi sıfatıyla), yükle ilgililerin çıkarlarını korumakla yükümlüdür. Yani içinde bulunduğu şartların niteliğine ve gereklerine göre yükü bunların hesabına diğer bir gemi ile varma limanına göndermeye ya da yükü bir yere depo etmeye veya kısmen ya da tamamen satmaya zorunlu ve aynı zamanda yetkilidir (TK.mad.1086).

---

340 bak.Guhl T., 1944, sf.80.

341 bak.Tekil F., 1993, sf.183; Akıncı S., 1968, sf.488; Bu nitelik nedeniyle daha önce doğmuş hakların örneğin sürastaryanın talebi mümkündür.bak.Eriş G., 1990, sf.562.

342 bak.§ 14, I.

III. BAZI ÖZEL HALLERDE TARAFLARIN DURUMU

Burada, deniz taşımasındaki kesilmeler ve uygulamada genellikle güçlükler doğuran bazı özel haller söz konusu olup, Kanun koyucu bu hallerin varlığı durumunda tarafların çıkarlarına uygun düzen ve hal çareleri aramaktadır:

1- *Geminin belirli bir limanda kalma zorunluluğu* (TK.mad. 1089): Gemi yüklemeden sonra yolculuğa başlamadan önce yükleme limanında ya da yolculuğa başladıktan sonra bir ara veya barınma limanında, yukarıda (§ 14, II'de) söz konusu edilen engel hallerden biri (yani savaş çıkması, ambargo vb. TK.mad.1083) sebebiyle kalmak zorunda kalırsa, bu takdirde kalma masrafları (hiç bir kayıt ve şarta bağlı olmadan) gemi, navlun ve yük arasında müşterek avarya esaslarına göre[343] paylaşılır (TK.mad.1089). Görüldüğü üzere burada, sözleşmenin hükümden düşmesi veya fesih bildirimi ile ortadan kalkması sözkonusu değildir. Taraflar arasındaki sözleşme ilişkisi, bütün yükümlülüklerle devam etmektedir. Sadece taraflar dilerlerse sözleşmeyi ifa edebilecekleri gibi, cayma hakkını kullanarak ortadan da kaldırabilirler; fakat her iki halde de kalma masraflarının gemi, navlun ve yük arasında müşterek avarya esaslarına göre paylaşılması gerekir.

2- Yukarıda sözü geçen ve sözleşmenin hükümden düşmesi ya da feshi sonuçlarını doğurabilen engellerden biri yükün tamamına değil de bir kısmına ilişkin olduğu takdirde[344] taşıtan, taşıyanın durumunu güçleştirmemek şartı ile iki tarzda hareket etmek yetkisine sahiptir. Kendisine tanınan seçme hakkına dayanarak taşıtan, çıkarına uygun gelen şekilde isterse:

a) Gemiye kararlaştırılan maldan başka eşya yükleyebilir (örneğin gemiye yüklediği 500 ton zahire ile 500 ton bakırdan oluşan eşyadan bakır için ihraç yasağı konmuştur. Bu takdirde bakır yerine 500 ton

---

343 bak.§ 23; TK.mad.1179 vd.

344 bak.Çağa T., 1988, sf.277; Tekil F., 1993, sf.183-184.

daha buğday yükletebilir). (TK.mad.1022, 1090).

b) Ya da taşıtan, kararlaştırılan navlunun yarısından oluşan pişmanlık navlununu ve taşıyanın caymadan doğan diğer alacaklarını ödeyerek sözleşmeden cayabilir (TK.mad.1040, 1090). Taşıtan bu iki haktan birini seçmediği takdirde sözleşme devam eder ve buna göre tam navlun öder[345].

Her iki halde de taşıtanın bu haklarını kullanabilmesi için herşeyden önce taşıyanın durumunu güçleştirmemesi şarttır. Bundan başka bu haklarından hangisini kullanmak istediğini gecikmeden bildirerek eşya yükleme hakkını kullandığı takdirde malı en kısa zamanda yüklemesi, taşıyanın bu yüzden uğradığı zararları da bütün masrafları ile birlikte tazmin etmesi gerekir. Taşıtan bu haklardan hiçbirini kullanmadığı takdirde, yükün bir kısmı için de tam navlun ödemek ve engel sebebiyle serbest sayılmayan malı gemiden çıkarmak zorundadır (TK.mad.1090/2). Umulmayan hal sefer sırasında ortaya çıkar ve kaptan, engelin etkilediği bir kısım malı varma limanıdan başka bir limanda boşaltmak zorunda kalırsa, bu takdirde de taşıtan tam navlun ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1090/3). Kayba uğrayan mallar için hangi şartlar altında navlun ödenmesi gerektiğine ilişkin hükümler (TK.mad.1072) saklıdır (TK.mad.1090/4).

3- Geminin zorunlu olarak rotadan ayrılması: Daha önce de

---

345 "Davalı taşıtanın tesislerinde meydana gelen infilak olayının hemen akabinde davalı taşıtan taşıma konusu olan 250 ton limonu donatana ait gemiye yüklemeye hazır olduğunu bildirmiş olmasına rağmen, davacı taraf bu talebi kabul etmeyerek tam navlun talep etmiş bulunmaktadır. Şu duruma göre davalı taşıtan TK.mad.1090/1'de belirtilen seçimlik hakkını usulüne uygun bir şekilde kullanamamış ise de, yüklemenin devam ettiği sırada ve halen hazır bulunan 250 tonluk malın yüklenmesini istemek onun hakkı olup, donatanın bunu kabul etmemesi kendi kusurlu davranışıdır. O halde davacının taşımayı kabul etmediği bu miktar maldan dolayı navlun ücreti istemesi mümkün değildir. Bu durumda yüklenilen 296 ton limon ile donatan tarafından haklı bir nedene dayanmadan yükletilmesi reddolunan 250 ton limon ki toplam 546 ton limonun dışında kalan ve yüklenmeyen bakiye 154 ton mal için TK.mad.1090/2 gereğince tam navlun hesap ettirilerek ona hüküm kurulması gerekir..." Y.11.HD. 5.5.1981, 1992/2210, Eriş G., 1990, sf.571.

görüldüğü üzere kaptan, sözleşmede kararlaştırılan veya en uygun seyahat rotasını izleyerek seferi icra etmek zorundadır. Bu rotadan sapma (inhiraf, deviation, déroutement) kural olarak yasak olup, buna uyulmaması sözleşmenin ihlalidir ve dolayısıyla taşıyan ve kaptan için tazminat yükümlülüğü doğurur[346]. Ancak bu kuralın bir istisnası olan Ticaret Kanunu'muzun 1091 inci maddesi hükmüne göre; kaptan denizde can veya mal kurtarmak amacıyla ya da diğer haklı ve zorunlu bir sebeple bu rotadan ayrılabilir. Bu takdirde zorunlu olarak rotadan ayrılma durumu tarafların hak ve yükümlülükleri üzerine bir etki yapmayacağı gibi taşıyan da bu yüzden doğan zararları ödemekle yükümlü tutulamaz (TK.mad.1091/1). Örneğin taşıyan daha uzun mesafe navlunu veya zaman kaybından doğan masrafları isteyemeyeceği gibi taşıtan da zarar ve kaybın giderilmesini isteyemez. Fakat bu kuralın uygulanması, kuşkusuz Medeni Kanun'un dürüstlük kuralını ve kanunun hakkın kötüye kullanılmasını korumayacağı yolundaki genel prensibini (MK.mad.2) ortadan kaldıracak tarzda olamaz (TK.mad. 1091/2).

4- Geminin yolculuk sırasında onarılması gerekirse; bu takdirde taşıtan serbesttir: Dilerse onarımın bitmesini bekler ve navlun süre üzerinden kararlaştırılmış olduğu durumda da, onarımın devam ettiği süre için ayrıca navlun ödemekle yükümlü değildir. Fakat taşıyan, dilerse, geminin bulunduğu yerde yükü tamamen geri de alabilir. Ancak bu takdirde navlunun tamamı ile birlikte teferruatından olan bütün masrafları (TK.mad.1069), taşıyanın müşterek avarya, kurtarma ve yardım masraflarına karşılık alacakları ile birlikte (TK.mad.1070) ödemek veya güvenceye bağlamak zorundadır (TK.mad.1093). Bundan önce No:3'de söz konusu edildiği üzere; burada da Medeni Kanun'un 2 nci maddesindeki dürüstlük kuralı gerek taşıyan ve gerekse taşıtan bakımından geniş bir uygulama alanı bulur.

5- Yolculuğun başlamasına veya devamına engel olan ve yukarıdan beri açıklanmaya çalışılan sebepler sınırlayıcı değildir.

---

346 bak.§ 11, I; Y.11.HD. 10.7.1987, 2148/4158, Eriş G., 1990, sf.573-574.

Kanunda özellikle belirtilmeyip de1082-1090 ıncı maddelerde yazılı olan[347] haller dışında yolculuk, gerek başlamadan önce ve gerekse başladıktan sonra önceden umulmayan herhangi bir diğer nedenin etkisiyle geciktiği takdirde, navlun sözleşmesinin amacı bu yüzden kaybolmamak şartıyla taraflar arasındaki sözleşme ilişkisi ve dolayısıyla karşılıklı hak ve yükümlülükler olduğu gibi devam eder. Ancak; gecikmenin uzunca bir zaman süreceği var olan belirtilere göre olası bulunuyorsa taşıtan, malları riziko ve masrafları kendisine ait olmak ve gecikme kısa sürdüğü takdirde yeniden ve hızla geri yüklemek üzere güvence göstermek şartıyla boşaltmak yetkisine sahiptir. Yeniden yüklemediği takdirde, navlunun tamamını ve boşaltma yüzünden doğan zararları da tazmin etmekle yükümlüdür (TK.mad.1092/1). Örneğin İstanbul'dan Rize'ye deniz yolu ile gönderilen 100 ton eşya yüklü gemi çıkan fırtına yüzünden Zonguldak limanına sığınır. Meteoroloji raporu fırtınanın uzunca bir zaman süreceğini bildirmektedir. Bu takdirde taşıtan isterse bekler ya da maları karayolundan sevk etmek amacıyla ve güvence göstermek şartıyla boşaltabilir. Örneğin bu sırada fırtına durmuş ve fakat malların bir kısmı hasara uğramıştır. Bu takdirde taşıtan kısmen yüklediği mallar için dahi navlunun tamamını ödemek zorunda olduğu gibi, bu hasara da katlanmak zorundadır.

Diğer yandan gecikme geçici bir ambargo veya abluka vs. gibi (TK.mad.1083/1) bir kamu tasarrufundan ileri gelir ve navlun da süre üzerine kararlaştırılmış olursa, bu takdirde taşıtan kamu tasarrufunun devam ettiği süre için navlun ödemekle yükümlü değildir (TK.mad. 1092/2). Örneğin mal gemiye yüklenmiş, fakat geminin hareketinden önce varış limanına konan abluka on beş gün devam etmiştir. Halbuki navlun; yükleme, boşaltma ve sürastarya süreleri ile birlikte 30 gün için kararlaştırılmıştır. Bu takdirde taşıtan, 45 gün üzerinden değil, sadece 30 gün üzerinden navlun öder[348] (TK.mad.1069, 1076).

---

[347] bak.§ 14, II ve III, 1-3.

[348] Karşılaştır Off Hire Clause, § 15, II.

IV. BOŞALTMA MASRAFLARI

Navlun sözleşmesinin yukarıda sözü geçen sebeplerle kendiliğinden hükümden düşmesi veya fesih bildirimi (cayma) hakkının kullanılması sonucu ortadan kalkması hallerinde boşaltma masraflarının taraflardan hangisine ait olacağı konusunun da incelenmesi gerekir. Bu konuda Ticaret Kanunu'muzun 1094 üncü maddesi ile getirilen kurala göre: Eğer navlun sözleşmesi, hem gemiye hem de yüke (her ikisine birlikte) ilişkin bir engel sebebiyle kendiliğinden veya cayma sonucu hükümden düşerse bu takdirde yükü gemiden çıkarma masraflarını taşıyanın, boşaltmanın (örneğin yükün gemiden çıkarılmasından sonra antrepolara taşınma, koruma, tevdii vb.) diğer masraflarını da taşıtanın çekmesi gerekir. Fakat umulmayan engel hal (örneğin ithal veya ihraç yasağı, zapt ve zoralım vb.) sadece yüke ilişkin ise bu takdirde (yükün gemiden çıkarılması masrafları ile birlikte) boşaltmanın bütün masraflarını taşıtanın ödemesi gerekir[349]. Engel hal yükün tamamına değil de sadece bir kısmına ilişkin ise[350] yine aynı kural geçerlidir ve bu halde geminin, yükün bir kısmını boşaltmak için belirli rota ve sefer programı dışında bir limana uğraması gerektiği takdirde taşıtanın, boşaltmanın bütün masrafları ile birlikte ayrıca bu limana ait masrafları da ödemesi gerekir (TK.mad.1090, 1094).

V. KISMİ ÇARTER VEYA KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ İLE EŞYA TAŞIMA HALLERİ

Buraya kadar söz konusu edilen hallerde uygulanacak hükümler, tam çarter sözleşmesi ile eşya taşınan haller içindir. Yani geminin tamamı sözleşme konusu olup bir tek taşıtanla taşıyan sözleşmenin tarafları olarak karşı karşıya bulunmaktadırlar. Kısmi çarter[351] veya kırkambar[352] sözleşmelerinde ise, bir tek taşıyanla çok sayıda taşıtanlar

---

349 bak.Akıncı S., 1968, sf.494; Çağa T., 1988, sf.284; ayrıca bak.TK.mad.1021, 1051, 1082-1088.

350 bak.§ 14, III, 2.

351 bak.§ 9, II, 1; TK.mad.1016/1.

352 bak.§ 9, II, 2; TK.mad.1016/2.

arasında imzalanan bir çok ve çeşitli navlun sözleşmeleri söz konusu olduğundan, yukarıda sözü geçen hükümlerin aynen uygulanması olanaksızdır. Zira aksi kabul edilmiş olsaydı; aynı zamanda ve birlikte ifa edilmeleri gereken fakat amaç ve nitelikleri bakımından birbirlerinden farklı olan birçok navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde taraflardan birinin iradesiyle, diğer sözleşmelerin geleceğine etki edecek (ve dolayısıyla yürürlükteki hukuka aykırı) bir durum yaratılmış olurdu. Örneğin taşıyan A ile taşıtanlardan B, C, D ve E'nin belirli bir sefer için aynı varış limanına veya birkaç varış limanına çeşitli eşyanın taşınması için navlun sözleşmeleri imzaladıklarını düşünelim:

Taşıtanlardan B, ilk varma limanında boşaltmak üzere 100 ton zahirenin taşınması için geminin 1 ve 3 nolu ambarlarını kiralamıştır. Taşıtan C, ikinci varma limanında teslim edilmek üzere 15 sandık makine yedek parçası, taşıtan D ve E ise, üçüncü bir limana gönderilmek üzere 200 ve 300'er ton demiir eşya nakletmek üzere taşıyan A ile ayrı ayrı navlun sözleşmeleri imzalamışlardır. Yolculuk başlamadan önce veya başladıktan sonra taşıtanlardan C'ye ait mallar için ithal yasağı konmuş olsa, kuşkusuz fesih bildirimi suretiyle sözleşmenin hükümden düşmesinin taşıtanlardan B, D ve E ile imzalanan kısmi çarter ve kırkambar sözleşmelerine etkisi söz konusu olmaz. Bundan dolayı bu gibi hallerde yukarıda sözü geçen kuralların Ticaret Kanunu'nun 1096 ncı maddesi hükmü ile bazı belirli sapmalarla uygulanacağı esası getirilmiştir[353]. Buna göre:

Yolculuk başlamadan önce yüke ilişkin bir engelin çıkması veya yolculuk başladıktan sonra geminin kaybı halinde taraflardan her biri engel çıkar çıkmaz ve ne kadar süreceğine bakmaksızın sözleşmeden cayma hakkını kullanabilir (TK.mad.1096/1). Ancak bu engelin yükün sadece bir kısmına ilişkin olması halinde[354] taşıtan sözleşmeden cayma hakkını kullanamaz (TK.mad.1096/2). Yolculuk sırasında geminin

---

353 bak.Çağa T., 1988, sf.285 vd.; Akıncı S., 1968, sf.497-498.

354 bak.TK.mad.1090.

onarımı gerekirse[355]; taşıtan, geçici olarak boşaltmak hakkını ancak diğer taşıtanlar olur verdikleri takdirde kullanabilir (TK.mad. 1096/3) ve şayet mallar onarım sırasında esasen boşaltılmış ise, bu takdirde taşıtan tam navlun ile birlikte diğer alacakları da ödemek şartıyla malları geri alabilir (TK.mad.1096/4). Diğer yandan; yukarıdan beri açıklanan kurallar, taşıtanın genel olarak sözleşmeden cayması halinde pişmanlık navlununun hangi esaslara göre ödeneceğine ilişkin Ticaret Kanunumuzun 1045 ve 1047 nci maddeleri ile getirilen esasları[356] değiştiremez (TK.mad.1096, son fıkra).

§ 15

EŞYA TAŞIMA (NAVLUN) SÖZLEŞMELERİNDE KONULAN ÖZEL KOŞULLAR (KLOZLAR)

I. EMREDİCİ KURALLAR

1. Bir *konişmento* düzenlemek suretiyle yapılan taşımalarda taşıtan veya yükleten ile konişmento hamillerinin korunması amacıyla taşıtanın emredici kurallara dayanan sorumluluğunun sınırlandırılması olanaklı değildir[357]. Buna karşın konişmentolara konulacak hükümlerle taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesi olanaklıdır (TK.mad.1116). Buna göre, taşıyanın; geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluğu (TK.mad.1019), navlun sözleşmeleri gereğince taşıtan ve yükletenden başka kimselere karşı yükümlülükleri (TK.mad.1023/2) ile TK.nun 1061, 1062 ve 1063. maddelerinde öngörülen sorumluluğun en yüksek haddine ilişkin TK. mad.1114

---

355 bak.TK.mad.1090

356 bak.§ 10, V.

357 bak.§ 11, C.

hükmü esaslarını önceden kaldırma ve daraltma sonuçlarını doğuran bütün konişmento kayıt ve koşulları hükümsüzdür. Bu hükümsüzlük ancak bir konişmentonun düzenlenmiş olması veya konişmento düzenlenmese dahi taşımanın Türk limanları arasında yapılması halinde söz konusu olur.

2- Yurt dışı taşımalarında, yani Türk limanları ile yabancı limanlar veya iki veya daha çok yabancı limanlar arasında yapılan çarter taşımalarında konişmento düzenlenmedikçe (TK.mad.1117/4) veya düzenlense bile yükleten ve taşıtan dışındaki üçüncü kişilere teslim edilmedikçe (TK.mad.1118) bu emredici hükümlerin aksine sözleşme yapılabilecektir. Türk limanları arasında olmayan kırkambar taşımaları için de konişmento düzenlenmediği takdirde durum aynıdır.

3- Bunun yanısıra konişmento ister düzenlensin ister düzenlenmesin her türlü navlun sözleşmesinde sigortadan doğan hak ve alacakların taşıyana temlik edilmesi ve buna benzer çıkarlar sağlanması sonucunu doğuran anlaşmalar (insurance clause) ve kanunun düzenlediği kanıtlama külfetini taşıtan veya gönderilenin aleyhine olarak tersine çeviren[358] kayıt ve koşullar da keza hükümsüzdür.

4- Buna karşın, müşterek avarya hakkında yapılan anlaşmalar; konişmento düzenlenmiş olsa dahi canlı hayvan taşıması; güvertede taşınacağı konişmentoda belirtilip de fiilen böyle yapılan taşımalar; konişmentoya konulması ve konişmentonun "emre değildir" kaydını içermesi koşuluyla olağan ticari taşıma niteliğinde olmayan taşımalar[359] ile taşıyanın kara (yükleme öncesi, boşaltma sonrası) zararlarından sorumluluğu konularında emredici hükümlere aykırı sözleşme yapılmaması hükümlerine istisna getirilmiş ve bu hususlarda sözleşme serbestisi öngörülmüştür (TK.mad.1117). Ancak buna göre sorumluluğu sınırlayan veya kaldıran koşullar hakkında Borçlar Kanunu (mad.99 ve 100) hükümleri saklıdır.

---

358 Y.TD. 23.10.1970, 1742/3822 (704) Eriş G., 1990, sf.637.

359 Müze eşyası, sanat eseri taşıması, kutup seyahatine giden heyet eşyasının taşınması gibi, Çağa T., 1988, sf.241.

II. SÖZLEŞME KLOZLARI

Yukarıda incelenen sözleşme serbestisini sınırlayan emredici kurallar dışında ve bu emredici hükümlere getirilen istisna durumlarında taraflar navlun sözleşmesi koşullarını serbestçe belirleyebilirler ve kanunun düzenlemesinin aksine ya da farklı anlaşmalar yapabilirler. Uygulamada navlun sözleşmelerinde ve özellikle çarter partilerinde yer alan en yaygın özel sözleşme şartları şunlardır:

1- Cancelling Clause

Gemi belli bir tarihe kadar (kançello tarihi, cancelling date) yükleme limanında hazır bulundurulmadığı takdirde taşıtana herhangi bir ek süre vermek ya da tazminat veya pişmanlık navlunu ödemeye mecbur olmaksızın sözleşmeyi fesih hakkını veren bir klozdur. Gemi bu tarihten önce hazır olduğu takdirde ise kançello tarihinden önce starya başlamaz[360].

2- Penalty Clause (veya Indemnity Clause)

Sözleşmeden cayma halinde sözleşmeye sadık kalmayan tarafın sadık kalan tarafa normal navlun miktarını aşmamak üzere tazminat ödeme yükümlülüğü hükme bağlanmıştır.

3- Negligence Clause

Donatanı, kaptan ve gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluktan korumak üzere konulan bir klozdur. Bu kloz ile donatanın kimin hangi tür davranışı ile sorumlu olacağı ya da sorumlu olmayacağı belirlenmektedir.

---

360 Y.11.HD. 27.12.1988, 3972/7932, Eriş G., 1990, sf.370-371; Bu bölümde incelenen klozlar ve diğerleri hk. bak. Bes J., Kiralama ve Deniz Nakliyat Terimleri (Çev.,Biren F.), 3. Baskı, İstanbul, 1992 ; İncediken N., Deniz ve Sigorta Terimleri Sözlüğü, İstanbul,1964 ; Aybay A., İngilizce-Türkçe Deniz Ticaret Deyimleri Sözlüğü, İstanbul, 1985.

4- Identitiy of Carrier Clause (Demise Clause -Taşıyan Sıfatı Şartı)

Donatan veya gemi işletme müteahhidinin taşıyan sayılacağına ilişkin bir klozdur. Bu kloz, donatana taşıyan olmadığı hallerde aynı zamanda taşıyana ait sorumluluğu da yükler. Böylece donatanın sıfatı da zaten baki kaldığından sorumluluk sınırlanmaktıdır.

5- Wheather In Berth Or Not (WIBON) Clause

Buna göre limana vardığı ve hazırlık bildirimini yaptığı andan itibaren gemi rıhtıma ister yanaşmış olsun isterse yanaymamış olsun starya süresi başlar. Keza bunun yanısıra aynı konuyu ele alan diğer benzer bir kloz olan **Wheather in port or not (WIPON)** koşuluna göre de gemi liman dışındaki demir yerine ulaşıp hazırlık mektubunu verince starya süresi işlemeye başlar.

6- As Orderer Clause

Yükleme yerinin belirlenmesi hakkını taşıtana veren bir koşuldur.

7- Always Afloat Clause

Bu kloz ile taşıtan seçme serbestliği içerisinde bulunduğu yükleme yerinin geminin daima yüzer halde kalmasına olanacak verecek bir yer olmasını taahhüt etmektedir.

8- Safe Port Safe Berth Clause

(Emin Liman, Emin Rıhtım Şartı) Taşıyana "emin liman, emin rıhtım" olmadıkça yanaşmama hakkını veren bir koşuldur.

9- So Near As Clause

Eğer varma limanına girebilmek mümkün değilse geminin en yakındaki güvenli yer veya limana giderek yükü oraya boşaltma hakkını veren bir çarter parti koşuludur.

10- Wheather Permitting Clause

Hava şartları nedeniyle yükleme veya boşaltmanın kesilmesi halinde starya süresinin engel kalkıncaya kadar işleyemeceğine ilişkin koşuldur.

11- At Or Of Port Clause

Staryanın geminin limana ya da liman önüne varışından belli bir saat sonra başlayacağı şartıdır.

12- Free On Turn Clause

Geminin limandaki kurallar gereği sıra beklemesi halinde tüm sorumluluk ve risk kiracıya aittir. Starya süresi işler.

13- In Regular Turn Clause

Geminin limanda sıra beklemesi starya süresine dahil değildir.

14- Reversibl Zaman Klozu

Yükleme ve boşaltma zamanları arasında bağlantı kurulmasına ilişkin bir koşul olup yükleme ve boşaltmadaki süreler birbirlerine sayılarak yüklemedeki gecikme, boşaltma süresinde yapılacak tasarruf ile azaltılmış veya tamamen ortadan kaldırılmış olur[361].

15- Ice Clause (Buz Şartı)

Geminin yükleme limanındaki buz tehlikesi nedeniyle yükü tamamen veya kısmen alamaması halinde sözleşmenin tamamen ya da kısmen feshi olanağını veya sürastarya karşılığında beklemesini ya da başka limana gitmesini veya buz tehlikesi nedeniyle başka limana boşaltma yapmasını hükme bağlayan klozdur.

---

361 Y.11.HD. 13.1.1975, E.74/4656, K.75/120. bak.Aybay G., 1986, sf.271.

16- Strike Clause (Grev Şartı)

Limandaki grev nedeniyle yükleme ve boşaltma yapılamaması halindeki uygulamayı belirleyen kayıttır.

17- FIO (Free in and out) Veya FIOS Clause

TK.mad. 1021 ve 1051 hükümleri aksine yükleme, istif ve boşaltmanın ve buna ilişkin masrafların taşıtanın (boşaltmada gönderilenin) sorumluluğunda olacağını hükme bağlayan klozdur[362]. Bu halde istifçilerle vinç idarecileri taşıtanın (boşaltmada ise gönderilenin) yardımcı şahıslarıdır.

18- Wharf Clause

Taşıyana gemi varma limanına gelir gelmez veya teslimde gecikme meydana geldiğinde yükü boşaltarak ambarlamak (tevdi) yetkisi veren bir kayıttır.

19- Deviation Clause (Sapma Şartı)

Taşıyana takip etmek zorunda bulunduğu yol ve rotadan belirli sebeplerle ayrılma ve sapma yetkisi veren bir klozdur.

20- Exception Clauses (Muafiyet Şartları)

Yükün sözleşmede öngörülen ve muafiyet halleri akma, kırılma vb. olarak sınflandırılan nedenlerle kayıp ve hasara uğraması halinde taşıyanın sorumlu olmayacağını hüküm altına alan kayıtlardır.

21- Unknown Clause (Belli Değil Şartı)

Konişmentodaki yazının taşıyan aleyhine doğuracağı karineyi ortadan kaldırmak için yük niteliğinin, adedinin, ambalaj içeriğinin belli olmadığını belirten şarttır.

---

362 Y.11.HD. 7.4.1983, 1594/1772 bak.Aybay G., 1986, sf.113; Y.TD. 19.1.1971, 3563/228, bak.Eriş G., 1990, sf.386.

22- Insurance Clause (Sigorta Klozu)

Taşıyanın yük sigortası ile karşılanabilecek zararlardan sorumlu olmayacağına ilişkin klozdur.

23- Invoice Value Clause (Fatura Değeri Şartı)

Yükün hasar ve kaybı halinde taşıyanın sorumluluğunu malın piyasa değeriyle sınırlayan TK.mad.1112/3 hükmü aksine malın fatura değeri ile tazmin edileceği şartıdır.

24- Lost Or Not Lost Clause

Geminin veya yükün kayba uğraması veya ortaya çıkan diğer önlenemiyen hal nedeniyle yük teslim olunmasa dahi navlunun ödeneceğine ve geri verilmeyeceğine ilişkin klozdur.

25- Lien Clauses (Rehin Şartları)

Rehinle temin edilen alacakların sayısını arttırmak ve bazen rehnin paraya çevrilmesi formalitelerini basitleştirmek için konulan şatlardır[363].

26- Cesser Clause

Bu şarta göre yükleme bitince taşıtanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu sona erecek, buna karşılık taşıyan yük üzerinde sınırsız bir rehin hakkına sahip olacaktır[364].

27- New Jason Clause

Negligence General Avarage Clause adı da verilen bu şarta göre donatan sorumlu olmadığı bir kusurdan doğan müşterek olayında kendi zararı için dahi müşterek avarya talebinde bulunabilir.

---

363 Çağa T., 1988, sf.309.
364 Maraist F.L., 1992, sf.54-55.

28- General Avarage Clause

Müşterek avaryanın York-Anvers kurallarına göre halledileceğini belirten klozdur. Hemen hemen bütün konişmentolarda yer alır.

29- Off Hire Clause

Zaman çarterinde belirlenen bazı sebeplerle veya olayların neden olduğu gecikme ve zaman kayıplarına tekabül edecek navlunun tamamen veya kısmen ödenmeyeceği ve bu sürenin kira zamanına sayılmayacağına ilişkin şarttır[365].

30- Paramount Clause

Navlun sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümlenmesinde uygulanacak kanunu belirleyen klozdur. Bazı ülkelerin Lahey kurallarını kabul etmedikleri dikkate alınarak, taşıyan lehine getirilen kayıtlar nedeniyle sözleşmenin bütün şartlarının hükümsüz hale gelmesini önlemek amacıyla Lahey kurallarının veya bunları benimsemiş belli ülke kanununun uygulanacağı bu kloz ile düzenlenir.

---

365 Ülgener M.F., Zaman Çarterinde Gecikmeden Dolayı Donatanın Sorumluluğu (Off Hire Klozu), BATIDER, Haziran 1990, C.XX, S.3, sf.21 vd.; Bu konuda Y.11.HD 19.12.1977, 5032/5674 Eriş G., 1990, sf.358; Keza Y.11.HD. 3.11.1987, 5505/5538 a.g.e., sf.367; Grime R., 1978, sf.97.

2. Kısım

§ 16

YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

I. GENEL DÜŞÜNCELER

Yolcu taşıma sözleşmesi (Überfahrtsvertrag, contrat de passage, contract of passage) ile taşıyan, denizde[366] ücret karşılığı[367] yolcu taşımayı taahhüt eder. Bu bakımdan yolcu taşıma sözleşmesi, navlun sözleşmesinin özel ve daha basit bir şeklidir. Zira burada taşıyanın karşısında (navlun sözleşmesinde olduğu gibi, sözleşmenin tarafları ve yükle ilgili kişiler olarak taşıtan, yükleten ve gönderilen yerine) sadece taşınması sözleşme konusu olan belirli kişi yani yolcu görünür.

Hukukumuzda yolcu taşıma sözleşmesini düzenleyen ana hükümler Ticaret Kanunu'nun deniz ticaret sözleşmelerinden bahseden 4 üncü faslının 2 nci kısmında (1119-1132 nci maddeler) yer almaktadır[368]. Ticaret Kanununun bu ana hükümleri yanında Borçlar

---

366 Sözleşme "deniz yolculuğu" ile ilgili olduğundan TTK.nun bu hükümlerinin uygulanması için yoculuğun egemen kısmının denizde geçmesi ve TK.mad.816 manasında bir "gemi" ile yapılması zorunludur.Tekil F., 1993, sf.224.

367 "Ücretsiz veya hatıra binaen taşımalar" yolcu taşıma sözleşmeleri değildirler. Doğanay İ., C.III, sf.459; Franko N., Hatır Nakliyatı, Ankara, 1992.

368 1912'de "Titanic" transatlantiğinin batışı ile meydana gelen ölümler sorumluluk yönünden bu alanda bir uluslararası konvansiyona gerek duyurmuş ve yolcu taşıma ile ilgili olarak 1961 yılında, bagajlar konusunda ise 1967 yılında iki adet Brüksel Konvansiyonunun düzenlenmesinden sonra hem yolcu hem de bagajlar için 13 Aralık 1974 tarihli Atina Konvansiyonu hazırlanmıştır. Türkiye bu konvansiyonların hiç birisine katılmamıştır. Tekil F., 1993, sf.229; Konvansiyon hk. Kender R., Denizyolu İle Yolcu ve Bagaj Taşımasına Dair 1974 Atina Konvansiyonu ve Sigorta, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Ankara, 1985, sf.105 vd; Chorley-Giles, 1988, sf.329; Grime R., 1978, sf.112; Avrupa Topluluğu içinde de yolcu taşıma konusu ve sorunları Topluluk düzenlemeleri konusu olmuştur. bak.Power V., 1992, sf.512-518.

Kanunu ile Medeni Kanunu'muzun sözleşmelerle ilgili hükümleri de ayrıca uygulama alanı bulmaktadır. Fakat yolcu taşıma sözleşmeleri, bu genel hükümlerle birlikte ayrıca büyük ölçüde özel deniz mevzuatı hükümlerine tabidir. Deniz mevzuatının özel hükümleri birer kamu hukuku kuralı ve dolayısıyla emredici hüküm olarak, yapılan yolcu taşıma sözleşmelerini sınırlarlar; yani yolcu taşıma sözleşmeleri, ancak Deniz Mevzuatının özel kuralları ile belirlenen bu sınırlar için de yapılır ve uygulanabilirler.Örneğin 815 sayılı Kabotaj Kanunu hükümleriyle Türkiye sahil ve limanları arasında yolcu taşınması Türk Bayrağını çekmek hakkına sahip olmayan yabancı gemiler için yasaklanmıştır[369]. Böylece yabancı gemilerle Türkiye kıyı ve limanları arasında yolcu taşıma sözleşmesi yapılması söz konusu olamaz. Yine denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki 4922 sayılı Kanun hükümleriyle belirlenen "yola elverişlilik" niteliğine sahip olmayan gemilerin yola çıkmasına izin verilemiyeceği için, bu türden gemilerin de yolcu taşıma işlerine tahsisi ve dolayısıyla sözleşme konusu yapılması söz konusu olamaz. Ayrıca, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Ana Statüsüne göre[370] belirli limanlar içerisinde ve arasında yolcu taşıma işleri bu kuruma tekel olarak verilmiştir.

II. HUKUKİ NİTELİĞİ VE SÖZLEŞMENİN YAPILMASI

Yolcu taşıma sözleşmesi, eşya taşıma sözleşmesi gibi, deniz ticaret hukukunda taraflar bakımından karşılıklı borç yükümlülüğü doğuran (çift taraflı) bir sözleşmedir[371]. Bu sözleşmede gemi sahibi donatan firma (örneğin Türkiye Denizcilik İşletmeleri gemileriyle

---

369 2643 Sayılı Turizmi Teşvik Kanununa göre (mad.26-29) Türk Bayrağı çekemeyen yatlara TK.823'e bağlı kalınmaksızın Turizm Bakanlığınca Türk Bayrağı çekme izni verilebileceği gibi yabancı bayraklı yatların gezi, spor ve eğlence amacı ile kullanılması yolcu taşımacılığı sayılmaz.

370 R.G. 14.11.1984-85 75.

371 Genellikle yolcu taşımacılığı yapan firmalar tarafından önceden hazırlanmış şartların kabulü suretiyle imzalanan yolcu taşıma sözleşmeleri birer katılma sözleşmesi (contrat d'adhesion) niteliğindedir.bak. Rodiere R., 1963, sf.291

yapılan yolcu seferlerinde olduğu gibi) genellikle taşıyan olarak görünürse de, taşıyan bazen donatandan başka taşıma müteahhidi bir firma da olabilir. Sözleşmenin diğer tarafı ise, genellikle yolcudur[372]. Fakat taşıma sözleşmesi ile verilen bilet hamiline yazılı olup da yolcu, taşınma hakkını bir başkasına devretmek yetkisine sahip ise, bu takdirde biletin hamili sözleşmenin bir tarafı olarak diğerinin yerine geçer ve yolculuk yapma hakkına sahip olur (TK.mad.1119)[373]. Hamiline yazılı biletler özellikle kısa mesafelerle yapılan seferlerde (örneğin şehir hatlarında) kullanılmaktadır.

Yolcu taşıma sözleşmesi hukuki niteliği bakımından kaynak literatür ve doktrininde bir eser sözleşmesi (Werkvertag) olarak nitelendirilmekte ise de[374], hukukumuza göre "yolcu taşınması" gibi özel bir iş taahhüdünü içeren bir sözleşme olarak taşıma sözleşmelerinin özel bir türü ve kendisine özgü (sui generis) bir sözleşme olduğunu kabul etmek gerekir. Sözleşmenin esas unsuru ve konusu denizde belirli mesafeler arasında yolcu taşımak olmakla beraber, ayrıca kabin kiralanması[375], yolcu, bagaj, yemek servisi vb. gibi çeşitli yan hizmetler bakımından, yolcu taşıma sözleşmelerinin özellikle hizmet ve hatta satış sözleşmeleriyle karışık kompleks niteliklerinin de göz önünde tutulması gerekir.

Sözleşmenin yapılması ayrıca özel bir şekle tabi değildir ve taşıyan tarafından ücret karşılığı verilen bilet ise sözleşmenin yapıldığına ve bilet sahibinin sözleşme tarafı sıfatıyla taşınma hakkını kazandığına ilişkin kanıt niteliğinde yazılı bir belgedir. Sözleşmenin

---

372 1961, 1967 Brüksel Konvansiyonlarına göre yolcu gemide taşınan kişiyi ifade eder. Oysa 1974 Atina Konvansiyonunda canlı hayvanlar ve araca da eşlik edenler de yolcu kapsamına alınmıştır.Tekil F., 1993, sf.225; Eriş G., 1990, sf.641.

373 bak.Abraham H.J., 1950, sf.128 ; Werner A.R., 1964, sf.296.

374 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.365; Çetingil E., Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, İkinci Taşımacılık Sempozyumu, Ankara, 1985, sf.137.

375 TK.da yolcunun bilette gösterilen kamaradan başka yerde seyahati hususu düzenlenmiştir. Böyle bir hal taşıyanın sözleşmeye muhalefetini doğurur ve tazminatı gerektirir. Y.11.HD. 4.11.1980, E.3736 K.5048, Eriş G., 1990, sf.643.

yapılmasında ayrıca donatan firmalar ve nakliye şirketleri tarafından önceden ilan edilen ve yolculuk rotalarıyla diğer taşıma koşullarını gösteren genel şartnameler[376] sözleşmenin yapılmasını kolaylaştırmakta genellikle sözleşmenin ayrılmaz birer parçasını oluşturmaktadırlar

III. YOLCUNUN HAK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

1- Taşınma Hakkı Ve Taşıma Ücreti

Yolcu taşıma sözleşmesinin yapılması ile yolcu, ücret karşılığı belirli mesafe[377] veya zaman aralığı içinde taşınma hakkını kazanır. Bunun için ödenen ücret, uygulama ve teamülde "taşınma veya bilet ücreti"dir. Yine uygulamadaki teamüle göre taşıma koşulları ile belirlendiği üzere; taşıma ücreti önceden ve bilet verilirken peşin ödenir. Ödenen taşıma ücreti, aksi kararlaştırılmış olmadıkça, bagaj eşyayı da kapsar. Yani yolcu, taşıma sözleşmesi gereğince gemiye getirebileceği bagaj için ayrıca bir ücret ödemek zorunda değildir (TK. mad.1127). Bagaj eşya kavramı ile neyin anlaşılması gerektiğine gelince: Bagaj eşya, yolcunun kişisel eşya olarak birlikte aldığı (zatî) şeyler olup, normal olarak "yük" diye nitelendirilen ve navlun sözleşmesi konusuna giren eşyadan ayrılır. Özellikle hangi eşyanın bagaj sayılacağı, uygulamada örf ve teamüle göre belirlenir[378]. Gemiye alınan bagajların yükleme ve boşaltma masrafları; taşıma sözleşmesiyle, liman düzenlemeleriyle veya yerel adetlerle aksi belirlenmemişse taşıyana aittir (TK.mad.1128/1, 1021 ve 1051).

---

376 bak.Tolun O., 1959, sf.43 vd.

377 İstanbul-Hopa-İstanbul gidiş-dönüş biletine rağmen geminin Trabzon'dan ileri gitmemesi halinde, yolcu kısmî ifayı kabul mecburiyetinde olmadığından taşıyan İstanbul-Hopa-İstanbul seyahatini sağlayacak şekilde ifaya mecbur tutulmalıdır. Y.11.HD. 13.11.1980, E.100 K.247 Eriş G., 1990, sf.643-644.

378 Hatta bu husus yolculuğun yapıldığı mevsime ve yolcunun seyahat amacına göre de değişebilir. Doğanay İ., Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi, Yargıtay Dergisi, 2 Nisan 1976, S.2, sf.12 vd.

"Bagaj elde ve sırtta taşınması olanaklı bulunan eşya ve hayvanları ifade eder. Otomobil gibi vinçle yüklenen eşya bagaj değildir". Y.TD. 4.7.1949, E.3323-K.3219 Eriş G., 1990, sf.649.

Yolcunun taşınma hakkı taşıyana yolcuları sağ ve salim olarak ulaştırma yükümlülüğünü yükler (TK.mad.1130). Bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi sonucunda yolcular ve ölümleri halinde yardımlarından yoksun kalanlar maddi ve manevi zararlarını tazmin ettirebilirler[379]. Yolculun da bu hususta gemi alacaklısı hakkı bulunmaktadır. Ancak, donatanın yükümlülüğü gemi ve navlun ile sınırlıdır. Bununla beraber taşıyan kazanın kendisine veya yardımcılarına yüklenmesi olanaklı bulunan bir kusurdan doğmadığını kanıtladığı takdirde ve o oranda sorumluluktan kurtulur[380]. Deniz kazalarında donatanın ağır kusuru nedeniyle cismani zarara uğrayan yolcunun ölümü halinde destekten yoksun kalan kişiler tarafından açılacak tazminat davaları on yıllık zamanaşımına tabi tutulmuştur[381].

2- Taşıyanın Kanuni Rehin Hakkı

Taşıma ücreti peşin olarak ödenmeyen hallerde taşıyan, taşıma ücreti için gerek yolcunun bagajı ve gerekse gemiye getirdiği sair eşya üzerinde kanuni rehin hakkına sahiptir. Bununla beraber taşıyana tanınan bu rehin hakkı süresiz olmayıp, sadece eşyanın alakonduğu veya depo edildiği sürece devam eder (TK.mad.1129). Bu rehin hakkının kullanılması, kuşkusuz ilk önce el konan mallar üzerinde Medeni Kanun'un zilyetlik ve hapis hakkına ilişkin 864 üncü maddesi hükmünün uygulanmasını zorunlu kılar.

Rehin hakkının kullanılabilmesi için eşyanın yolcuya ait olması gerekir.

---

379 Y.HGK. 26.3.1961, E.797 K.223, İlmi ve Kazai İçtihatlar Dergisi, Ocak 1966, sf.4262; Y.TD., 26.12.1970, 70/3439-477; BATIDER, Temmuz 1971, C.VI, S.1, sf.212.

380 Yolcunun gemi dahilinde hareket kabiliyeti bulunduğundan zarara kendi fiili ile de uğrayabilir. Örneğin, sarhoşluk ya da denizdeki yunus balığının hareketini merakla izleme sebebiyle dengesini kaybedip denize düşmesi olayı gibi. Doğanay İ., 1981, C.III, sf.473; Werner A.R., 1964, sf. 296

381 Yargıtay, İçtihadı Birleştirme Kararı, 20.12.1971, E.70/4, K.715, RG. 30.3.1972-14134.

Yolcu tarafından gemiye getirilmiş bütün eşya ile özellikle bagajın kaybı ve hasarı halinde Ticaret Kanunu'nun, navlun sözleşmesiyle taşınan mallar hakkındaki hükümleri uygulanır (TK.mad.1128). Böyle bir durum yolcuya TK.mad.1235/7 hükmü gereğince "gemi alacaklısı" hakkı verir. Taşıyanın sorumluluğu için bagajın kaptan veya bu hususta görevlendirdiği kişiye teslimi zorunludur[382]. Kıymetli eşya, sanat eserleri, para ve kıymetli evrakın kıymetinin de aynı şekilde bildirilmiş olması gerekir.

3- Taşınma Hakkının Devri

Yolcunun taşıma sözleşmesiyle kazandığı "taşınma hakkı" kural olarak bir üçüncü kişiye devredilebilir. Ancak, taşıma sözleşmesinde ve uygulamada sözleşmenin varlığı hakkında kanıt yerine geçen bilet üzerinde yolculun adı yazılı olursa, taşınma hakkı bir üçüncü kişiye devredilemez (TK.mad.1119). Uygulamada özellikle uzun mesafeler için yapılan seferlerde genellikle nama yazılı bilet düzenlenmesi adettir.

Nama yazılı biletlerde taşınma hakkının devri diğer tarafın, yani taşıyanın rızasıyla her zaman olanaklıdır. Bu takdirde devir bir anlaşmaya bağlıdır.

4- Gemi Düzenine Uyma

Yolcu, kaptanın gemideki düzen ve iç talimatname (gemi nizamı) hükümleriyle ilgili emirlerine uymak zorundadır (TK.mad.1120). Zira, yukarıda da belirtildiği üzere; kaptanın gemiyi sevk ve idare göreviyle yükümlü bir kişi olarak gemi içinde mutlak bir hakimiyet hakkına sahip olması ve bir otorite ile donatılmış bulunması bu görevinin niteliği gereğidir[383]. Ancak, kaptana tanınan bu otorite, sadece gemideki düzen ve güvenliğin, gemi içindeki disiplinin sağlanması bakımındandır. Bu otorite ile kaptan, hiçbir şekilde ceza vermek yetikisine sahip değildir;

---

382 Y.TD. 6.3.1943, E.224 K.262 Doğanay İ., 1981, C.III, sf.463.

383 bak.§ 7, II.

bundan başka yolcu bazı hallerde yardım göreviyle yükümlüdür[384].

5- Yolcunun Gecikmesi Ve Sonuçları

Navlun sözleşmesinde taşıtanın belirli süre içinde eşyayı yüklemeye hazır bir durumda bulundurmak yükümlülüğüne paralel olarak[385] gemiye vaktinde gelmek yolcunun en büyük yükümlülüklerinden biridir. Yolcunun gecikmesi halinde kaptan beklemeksizin yola devam ederse, yolcu taşıma ücretini tam olarak vermek zorundadır (TK.mad.1121). Yolcunun kusurunun bulunmaması sonuca etkili olmaz. Burada şüphesiz alacaklı sıfatıyla yolcu bakımından bir temerrüt hali söz konusudur. Bu itibarla Ticaret Kanunu'nun 1121 inci maddesi hükmünü, Borçlar Kanunu'nun alacaklının temerrüdüne ilişkin 90 ıncı maddesinin özel bir uygulama şekli olarak kabul etmek yerinde olur.

6- Geminin Hareket Zamanı

Yolcunun gemiye vaktinde gelmek yükümlülüğüne karşılık olarak; taşıyan, zamanında yola çıkmak veya yolculuğa devam etmekle yükümlüdür. Her ne kadar Ticaret Kanunumuzda bu hususta düzenleyici bir kural yoksa da, uygulamadaki önemi nedeniyle kaynaklarda bu konuya da geniş şekilde yer verilmiştir[386].

Gemilerin hareket ve yolculuğa devam zamanı, uygulamada önceden ilân edilerek yapılan taşıma sözleşmelerinin birer hükmü ve ayrılmaz parçası haline gelir. Bu itibarla taşıyan, hareket planıyla belirlenmiş veya teamülde belirli olan zamandan ne erken ve ne de geç hareket etmek yetkisine sahip olmayıp, kararlaştırılan veya teamül halinde bulunan hareket planına uymakla yükümlüdür. Buna uyulmaması sözleşmenin ihlalidir ve dolayısıyla taşıyan ve kaptan için tazminat yükümlülüğü doğurabilir (BK.mad.96).

---

384 bak.Abraham H.J., 1956, sf.128; Wüstendörfer H., 1950, sf.365; Rodiere R., 1963, sf.292.

385 bak.§ 10, II vd.

386 bak.Abraham H.J., 1956, sf.129.

Yukarıda söz konusu edilenler, yolculuk rotası hakkında da geçerlidir. Gemilerin izleyecekleri yolculuk rotaları da önceden hareket ve yolculuk planlarıyla belirlenerek ilan edildikleri için aynı biçimde taşıma sözleşmelerinin ayrılmaz birer parçasıdır. Eşya, taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi[387] kararlaştırılan yolculuk rotasından sapma (deviation, déroutement) kural olarak yasak olup, buna uyulmaması sözleşmenin ihlali ve dolayısıyla kaptan ve taşıyan için tazminat yükümlülüğü doğuran bir nedendir (BK.mad.96).

7- Sözleşmenin Hükümden Düşmesi

Taşıma sözleşmesi, yolcunun şahsından kaynaklanan sebepler yüzünden hükümden düşebilir: Yolcu, yolculuk başlamadan önce taşıma sözleşmesinden caydığını bildirirse, bu takdirde taşıma ücretinin yarısını ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1122/1). Fakat yolculuk başladıktan sonra sözleşmeden cayma bildirirse, bu takdirde taşıma ücreti tam olarak verilir (TK.mad.1122/2). Yolculuk başlamadan önce cayma hakkının ne zamana kadar bildirileceği konusuna gelince: Yolcu tarafından bu hakkın son dakikada kullanılması halinde, Medeni Kanun'un hakkın kötüye kullanılmasına ilişkin 2 nci maddesi hükmünün uygulanabileceği kanaatindeyiz; yani bu halde yolcunun, ücretin tamamını ödemesi gerekir. Uygulamada caymanın geminin hareket gününden belli bir süre önce veya sonra yapılmasına göre peşin ödenen taşıma ücretinden belirli oranda kesinti yapılarak kalan geri verilmektedir.

Diğer yandan; yine yolculuk başlamadan önce yolcu ölür, hastalık veya şahsına ilişkin diğer bir umulmayan hal yüzünden yolculuktan vazgeçmek zorunda kalırsa, bu takdirde taşıma ücretinin yine yarısı ödenir (TK.mad.1122/1). Bu kuralın uygulanmasındaki koşul, engelin haklı veya mücbir sebep oluşturmasıdır.

---

387 bak.§ 14, III, 3.

IV. YOLCULUĞUN BAŞLAMASINA VEYA DEVAMINA ENGEL OLAN SEBEPLER

Yolcunun şahsından kaynaklanmayan sebeplerle sefere başlanamaması veya devam olunamaması hallerinde, navlun sözleşmelerindeki hükümlere paralel olarak[388] aşağıda belirtilen kurallar uygulanır:

1- Gemi yolculuk başlamadan önce (batmak, tamire değmez bir hale gelmek, deniz haydutlarının eline geçmek ya da düşman malı olarak zaptedilmek suretiyle)[389] kaybolursa, bu takdirde taşıma sözleşmesi hükümden düşer (TK.mad.1123) ve taraflardan hiçbiri diğerine tazminat vermekle yükümlü değildir (TK.mad.1125/1). Gemi savaş sebebiyle zaptedilmek tehlikesine uğrar veya gemiye ilişkin bir kamu tasarrufuyla yolculuk durdurulursa, taraflardan herbiri cayma hakkına sahip olduğu gibi, esas itibariyle yük taşımaya tahsis edilen geminin yük taşıma işini taşıyanın kusuru olmadan yapamaması halinde taşıyan dahi (yani navlun ve yolcu taşıma sözleşmelerinin aynı zamanda ifa edilmeleri gereken hallerde) tek taraflı olarak cayma hakkına sahiptir (TK.mad.1124). Bu gibi hallerde de taraflar birbirlerine tazminat vermekle yükümlü değildir (TK.mad.1125/1).

Sözleşmenin yolculuk başladıktan sonra hükümden düşmesi halinde yolcu aşılan mesafe için taşıma ücreti ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1125/2) ve ödenecek taşıma ücretinin hesabında mesafe navlununa ilişkin hükümler uygulanır (TK.mad.1125/3, 1085).

2- Yolculuk sırasında geminin onarılması gerekirse, bunu beklemek istemeyen yolcu tam taşıma ücretini vermekle yükümlüdür. Yolcu onarımı beklediği takdirde taşıyan, yolcunun barınma ve her türlü bakımını ücretsiz olarak temin etmeye mecburdur (TK.mad. 1126/1). Bundan başka taşıyan, yolcuyu aynı derece iyi diğer bir gemi ile varma limanına kadar taşımayı önerir ve bu önerisi kabul edilmezse, yolcu barınma ve bakım hakkını kaybeder (TK.mad.1126/2). Taşıyan

---

388 bak.§ 14.

389 bak. TK.mad.1082/1, bent 1.

Yukarıda söz konusu edilenler, yolculuk rotası hakkında da geçerlidir. Gemilerin izleyecekleri yolculuk rotaları da önceden hareket ve yolculuk planlarıyla belirlenerek ilan edildikleri için aynı biçimde taşıma sözleşmelerinin ayrılmaz birer parçasıdır. Eşya, taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi[387] kararlaştırılan yolculuk rotasından sapma (deviation, déroutement) kural olarak yasak olup, buna uyulmaması sözleşmenin ihlali ve dolayısıyla kaptan ve taşıyan için tazminat yükümlülüğü doğuran bir nedendir (BK.mad.96).

7- Sözleşmenin Hükümden Düşmesi

Taşıma sözleşmesi, yolcunun şahsından kaynaklanan sebepler yüzünden hükümden düşebilir: Yolcu, yolculuk başlamadan önce taşıma sözleşmesinden caydığını bildirirse, bu takdirde taşıma ücretinin yarısını ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1122/1). Fakat yolculuk başladıktan sonra sözleşmeden cayma bildirirse, bu takdirde taşıma ücreti tam olarak verilir (TK.mad.1122/2). Yolculuk başlamadan önce cayma hakkının ne zamana kadar bildirileceği konusuna gelince: Yolcu tarafından bu hakkın son dakikada kullanılması halinde, Medeni Kanun'un hakkın kötüye kullanılmasına ilişkin 2 nci maddesi hükmünün uygulanabileceği kanaatindeyiz; yani bu halde yolcunun, ücretin tamamını ödemesi gerekir. Uygulamada caymanın geminin hareket gününden belli bir süre önce veya sonra yapılmasına göre peşin ödenen taşıma ücretinden belirli oranda kesinti yapılarak kalan geri verilmektedir.

Diğer yandan; yine yolculuk başlamadan önce yolcu ölür, hastalık veya şahsına ilişkin diğer bir umulmayan hal yüzünden yolculuktan vazgeçmek zorunda kalırsa, bu takdirde taşıma ücretinin yine yarısı ödenir (TK.mad.1122/1). Bu kuralın uygulanmasındaki koşul, engelin haklı veya mücbir sebep oluşturmasıdır.

---

387 bak.§ 14, III, 3.

IV. YOLCULUĞUN BAŞLAMASINA VEYA DEVAMINA ENGEL OLAN SEBEPLER

Yolcunun şahsından kaynaklanmayan sebeplerle sefere başlanamaması veya devam olunamaması hallerinde, navlun sözleşmelerindeki hükümlere paralel olarak[388] aşağıda belirtilen kurallar uygulanır:

1- Gemi yolculuk başlamadan önce (batmak, tamire değmez bir hale gelmek, deniz haydutlarının eline geçmek ya da düşman malı olarak zaptedilmek suretiyle)[389] kaybolursa, bu takdirde taşıma sözleşmesi hükümden düşer (TK.mad.1123) ve taraflardan hiçbiri diğerine tazminat vermekle yükümlü değildir (TK.mad.1125/1). Gemi savaş sebebiyle zaptedilmek tehlikesine uğrar veya gemiye ilişkin bir kamu tasarrufuyla yolculuk durdurulursa, taraflardan herbiri cayma hakkına sahip olduğu gibi, esas itibariyle yük taşımaya tahsis edilen geminin yük taşıma işini taşıyanın kusuru olmadan yapamaması halinde taşıyan dahi (yani navlun ve yolcu taşıma sözleşmelerinin aynı zamanda ifa edilmeleri gereken hallerde) tek taraflı olarak cayma hakkına sahiptir (TK.mad.1124). Bu gibi hallerde de taraflar birbirlerine tazminat vermekle yükümlü değildir (TK.mad.1125/1).

Sözleşmenin yolculuk başladıktan sonra hükümden düşmesi halinde yolcu aşılan mesafe için taşıma ücreti ödemekle yükümlüdür (TK.mad.1125/2) ve ödenecek taşıma ücretinin hesabında mesafe navlununa ilişkin hükümler uygulanır (TK.mad.1125/3, 1085).

2- Yolculuk sırasında geminin onarılması gerekirse, bunu beklemek istemeyen yolcu tam taşıma ücretini vermekle yükümlüdür. Yolcu onarımı beklediği takdirde taşıyan, yolcunun barınma ve her türlü bakımını ücretsiz olarak temin etmeye mecburdur (TK.mad. 1126/1). Bundan başka taşıyan, yolcuyu aynı derece iyi diğer bir gemi ile varma limanına kadar taşımayı önerir ve bu önerisi kabul edilmezse, yolcu barınma ve bakım hakkını kaybeder (TK.mad.1126/2). Taşıyan

---

388 bak.§ 14.

389 bak. TK.mad.1082/1, bent 1.

yolcuları sağ ve salim olarak yerlerine ulaştırmakla yükümlü olup, bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi sonucu ölüm ve cismani zarar halinde, yolcu veya yardımından yoksun kalanlar yararına doğan tazminat talep hakları Ticaret Kanununun yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin 806 ncı maddesi hükümlerine tabi olmakla beraber, taşıyan aynı zamanda donatan ise, bu takdirde sınırlı sorumluluk hükümleri uygulanır (TK.mad.1130/1). Bu son halde sözü geçen kurallar emredici hüküm olup, bu sorumluluğun kaldırılmasına veya hafifletilmesine ilişkin sözleşmeye konan bütün şartlar hükümsüzdür (TK.mad.1130/2).

V. KİRA VE TAŞIMA AYRIMI

Gemi eşya ve yolcu taşımak üzere kiralanabilir. Deniz Ticaret Hukukunda "gemi kiralama" ile "yük taşıma" veya "yolcu taşıma" ayrı kavramlardı Geminin tamamı veya belirli bir kısmı yolcu taşımak üzere üçüncü kişiye tahsis edilir veya üçüncü kişiye belirli miktarda yolcu taşıma hakkı verilirse taşıyan ile üçüncü kişi arasındaki hukuki ilişkide uygulanacak hükümler yolcu taşıma sözleşmesi değil anılan ilişkinin niteliği ile bağdaştırılabilecek "navlun sözleşmesi"ne ait TTK. hükümleridir (TK.mad.1131).

3. Kısım

DENİZAŞIRI SATIŞ SÖZLEŞMELERİ

§ 17

SATIŞ SÖZLEŞMELERİ VE DENİZAŞIRI SATIŞ SÖZLEŞMELERİNİN ÖZELLİKLERİ

I. TİCARET KANUNUMUZUN SİSTEMİNE GÖRE DENİZAŞIRI SATIŞLAR

Denizaşırı satış sözleşmeleri doğrudan doğruya denizde kazanç sağlanması ile ilgili işlemler olmayıp, "Ticari Satış Sözleşmeleri"nin birer özel türüdür. Kanun koyucu bu sözleşmeleri (sırf Deniz Hukuku kurallarının uygulanması bakımından) bazı pratik düşüncelerle Deniz Ticaret Sözleşmeleri bölümüne dahil etmiş bulunmaktadır. Eski kanunun "Beyi Ticari Faslı"nın birinci kısım hükümleri kaldırılarak -bazı istisnalar dışında- yeni kanunun "Ticari Satış ve Trampa" başlığı altında 25.maddesinde toplanmış ve yine eski kanunun aynı faslının 2.kısmını oluşturan "Denizaşırı Satışlar"a ilişkin özel kurallar ise Deniz Ticaret Hukuku hükümleriyle olan yakın ilişkileri göz önünde tutularak Ticaret Kanunumuzun deniz ticaret sözleşmelerine ilişkin 4.faslının 3.kısmına konmuştur[390]. Denizaşırı satış sözleşmesi olarak Ticaret Kanunumuzda 3 tip satış sözleşmesi ele alınmıştır: Kanunun 1133-1137. maddelerinde düzenlenen "Boşaltma yerinde teslim şartı ile satış"a ilişkin hükümler esas olarak eski kanundan bazı küçük değişikliklerle alınan kurallar[391], "F.O.B. şartı ile yapılan satışlar"a ilişkin hükümlerle[392], "C.İ.F. şartı ile yapılan satış"a ilişkin hükümler ise[393], şimdiye kadar uygulamada uluslararası örf ve adet halinde

---

390 bak.Hükümet gerekçesi No.41.

391 bak.Hükümet gerekçesi No.41, I.

392 bak.TK.mad.1138.

393 bak.TK.mad.1139-1158.

uygulana gelen teamüli kuralların kanun hükmünü kazanmış şekilleridir[394].

Deniş aşırı satış sözleşmeleri, Ticaret Kanunumuzun anlamında; esasında ticari satışların özel bir türü ve hukuki nitelikleri açısından diğer satış sözleşmelerinden farksızdır. Bundan dolayı denizaşırı satış sözleşmeleri hakkında Ticaret Kanunumuzun yukarıda sözü geçen özel hükümleriyle birlikte Borçlar Kanununun satış hakkındaki hükümleri uygulanır[395] ve bu anlamda Ticaret Kanunu hükümleri, Borçlar Kanununun satış sözleşmesine ilişkin hükümlerini tamamlayıcı özel kurallar niteliğindedir.

II. SATIŞ SÖZLEŞMELERİ VE DENİZAŞIRI SATIŞ SÖZLEŞMELERİNİN ÖZELLİKLERİ

Satış sözleşmesi, *malın para ile el değiştirimesine yönelik ve taraflar arasında kişisel borç ilişkisi doğuran çift taraflı bir anlaşma olup*[396], Borçlar Kanununun 182/1. maddesine göre; *bununla satıcı, satış konusu malları alıcının vadettiği satış bedeli karşılığı teslim ve mülkiyetini ona nakletmekle yükümlü olur*[397]. Ticaret Hukuku anlamında "Ticari mübadele" konusu olarak daima taşınır mallar söz konusu olduğundan[398] ticari satışların ve dolayısıyla denizaşırı satış sözleşmelerinin konusu da taşınır mallardır. Özellikle nitelikleri bakımından birer mesafe satışı olan denizaşırı satış sözleşmelerinin konusunun taşınır mal olması zorunludur.

Satış sözleşmesi Borçlar Kanunu anlamında bir sözleşme olduğuna göre, sözleşme hukukunun genel hükümleri satış sözleşmesi

---

394 bak.Hükümet gerekçesi No.41, I ve II.

395 bak.TK.mad.25.

396 bak. Enneccerrus/Lehmann, Recht der Schuldverhaltnisse 14.Aufl., sf.403; Becker H., Kommentar zum Obligationen recht 2 Bde, Bern, 1941, II, sf.1-3.

397 bak.Guhl T., 1944, sf.219.

398 bak. Schlegelberger-Gessler Hefermehl/HildebrandSchröder; Handelsgesetzbuch (kommentar) 3.Aufl, BdI, Anm.31-37 zu § 1, Berlin, 1955-1957.

için de geçerlidir. Bu konuda tarafların hukuki işlem ehliyeti konusunda Medeni Kanunun hukuki ehliyete ilişkin 8-16.maddeleri, sözleşmenin yapılması ve tarafların irade beyanları ile bunların açıklanması konusunda Borçlar Kanununun 1-10. ve 18. maddeleri, sözleşmenin butlanı hakkında Borçlar Kanununun 19 ve 20. maddeleri, gabin ve rızayı bozan hallerde yine Borçlar Kanununun 21. ve 24-31.maddeleri ve en son olarak bütün hukuki işlemlerde geçerli olan Medeni Kanunun dürüstlük kurallarına ilişkin 2 ve 3. maddeleri hükümleri satış sözleşmelerinde de uygulanır.

Satış sözleşmesi tarafların icap ve kabul tarzında karşılıklı olarak açıkladıkları iradeleri ve birbirine uygun rıza beyanları ile oluşur. Satış sözleşmesinin oluşumunda, taraflar sözleşmenin içeriğini belirlemede serbesttirler. Kuşkusuz bu serbestlik; Devletçe fiyatlar, ithalat ve ihracat üzerine konan birçok sınırlamanın konusu olabilmektedir. Bundan dolayı taraflar sözleşmenin içeriğini ancak bu şekilde çizilen sınırlar içinde belirlenmek olanağına sahiptirler[399]. Yani taraflar bu sınırlamalar dışında satış fiyatı, ödeme şekli ve özellikle malın teslim şartları gibi, sözleşmenin esaslı unsurlarını serbestçe kararlaştırırlar. Taraflarca bu şekilde belirlenen içeriklerine göre satış sözleşmeleri, "Peşin ödeme ile satış, Barkauf", "Kredili satış, Kreditkauf", "Tecrübe ve muayene şartı ile satış, Kauf auf Probe", "Örnek üzerine satış, Kauf Nach Muster" ya da malın satıcı tarafından teslim şartları bakımından "Mahallinde satış, Platzkauf" veya "Mesafe satışı, Fern-od. DistanzoderVersendungskauf" gibi türlere ayrılmaktadır[400]. Özellikle bu son halde; satıcının başlıca yükümlülüğü olan, satış konusu malın alıcıya teslimi konusundaki teslim (ifa) yeri, taşıma masraflarının ve hasarın hangi koşullarda taraflardan hangisine ait olacağı sorunlarının çözümünde özel bir öneme sahiptir. Bundan dolayı mesafe satışı, Ticaret Hukuku açısından önemli bazı özellikler arzeden bir satıştır[401]. İfa yeri, borç ediminin yerine

---

399 bak.BK.mad.19-20.

400 bak.Oser/Schönenberger, Kommentar zum obligationen recht Anm.33-39 zu Art.184 OR; Guhl T., 1944, sf.221 vd.

401 bak.Schlegeber/Hildebrand, 1955-1957, sf.1669.

getirildiği yerdir. Buna göre borçlu, edimini ifa yerinde yerinde yerine getirmediği takdirde (belirli şartların da varlığı halinde) temerrüde düştüğü gibi, alacaklı da ifa yerinde kendisine sunulan borç edimini kabul etmediği takdirde temerrüde düşer[402]. İfa yeri ise, kanun hükmü veya borcun niteliği gibi istisnalar dışında, kural olarak tarafların açık ya da örtülü iradelerinin açıklanması ile belirlenir[403]. Böylece mahallinde satış kararlaştırılmışsa, mal satıcı veya temsilcisi tarafından alıcıya teslim (ifa) yerinde devredilir.

Deniz ticaretinde özel bir önemi olan mesafe satışlarında ise; malın satıcı tarafından ifa amacıyla bir yerden, çoğunlukla da bir taşıyıcının aracılığı ile diğer belirli bir yere, alıcıya gönderilmesi söz konusudur. Bilhassa Oser/Schönenberger; bu konuda kaynak İsviçre Borçlar Kanununun, Borçlar Kanunumuzun 183/2, 186, 201 ve 203. maddelerinin karşılığı olan hükümlerinin uygulanması bakımından bir ayırma yapmaktadır. Bu ayırmaya göre kısaca: Dar anlamda mesafe satışında mal, anlaşma gereğince ifa yeriniden başka bir yere gönderilir. Taraflar ayrı yerlerde bulunuyorlarsa, kural olarak satıcının ikametgahı ifa yeri olup, satıcı açık ya da örtülü ikincil nitelikiteki bir anlaşma gereğince dahi masraf ve hasarı alıcıya ait olmak üzere malı alıcıya göndermekle yükümlüdür. Fakat ifanın diğer bir yerde yapılması da şart edilebilir (Mevsuf mesafe satışı, qualifizierter Versendungskauf). Bu takdirde sadece gönderme değil, ifanın da bu yerde yapılması taahhüt edilmiş olur[404]. Mesafe satışında satıcıdan ifa talep olunduğu takdirde alıcı, malın gönderilme yerinde satış bedelini hazır bulundurmakla yükümlüdür; buna karşılık alıcıdan ifa talep edildiği takdirde, satıcı malı alıcıya göndermek veya 3.bir kişi aracılığı ile ona sunmakla yükümlüdür[405]. Bir bankanın aracılığıyla ifanın kontrol edildiği mesafe satışlarında ise, banka akreditifi karşılıklı yükümlülüklerin ifasının kontrolü bakımından özel bir rol oynamaktadır. Banka 3. kişi olarak,

---

402 bak.Enneccerus/Lehmann, sf.100.

403 bak.Enneccerus/Lehmann, sf.101.

404 bak.Oser/Schönenberger, Anm. Nr. 36-38 zu Art.184 OR.

405 bak.Becker H., 1941, Anm. Nr.17 zu Art.184 OR.

satıcı tarafından sevk edilen malı temsil eden konişmento[406] ve diğer mal ile ilgili belgelerin ibrazı karşılığında lehine akreditif açılan kişiye (satıcıya) ödemede bulunmayı taahhüt etmektedir[407]. Hukukumuzda "belgeli akreditif" (credit documentaire, letter of credit) diye isimlendirilen bu kredi işleminde banka, müşterisinin (konumuzda alıcının) emriyle yukarıda sözü geçen mal ile ilgili belgelerin ibrazı karşılığında satıcıya, gönderilen mal bedelini ödemek veya bu konuda keşide edilen poliçeyi kabul ederek satıcı lehine bir kredi açmaktadır[408].

Mesafe satışlarında ve bunların özel bir türü olan denizaşırı satışlarda hasarın (yani mücbir sebeplerde doğan zarar ve kayıpların) hangi şartlar altında taraflardan hangisine ait olacağı konusu sözleşmenin ağırlık merkezidir ve bu konunun incelenmesinde hareket noktası, Borçlar Kanunumuzun satışlarda hasarı genel olarak düzenleyen 183 üncü maddesidir. Bu madde hükmüne göre; özel haller veya sözleşmenin özel şartları dışında, satılan malın hasarı sözleşmenin yapılması anından itibaren alıcıya geçer. Bununla beraber satış konusu malın türüyle belirtilmiş olması ve başka bir yere gönderilecek mallar üzerinden de satıcının elini çekmiş olması veya daha açık bir ifadeyle (kaynak İsviçre Borçlar Kanununun bu maddeye karşılık gelen 185/2 nci maddesi anlamında) malların gönderilmiş olması gerekir[409]. Böylece mesafe satışında hasar, kural olarak ancak malın gönderilmesi ile alıcıya geçmektedir. Malın gönderilmesi, ifa amacıyla alıcının veya temsilcinin adresine sevkedilmesidir ve uygulamadaki teamülde alıcı tarafından bildirilen adrese gönderilmesi için taşıyıcıya sevki, hasarın alıcıya geçmesi için (doktrinde) yeter bir neden olarak kabul edilmektedir[410].

---

406 bak.§ 12, III.

407 bak.2.bölüm 527 sayılı atıf.

408 bak.Tolun O., Banka ve Borsa Hukuku, Ankara, 1959, sf.85 vd., Gierke J.Von, Handelsrecht und Schiffahrtrecht 7.Aufl., Berlin, 1955, sf.506 ; Akreditif konusunda bk.Göğer E., Akreditif Muameleleri ve Hukuki Mahiyeti, Ankara, 1980; Özel, S., Akreditif ve Hukuki Niteliği, İstanbul, 1991; Rodiere R., 1963, sf.311-312.

409 bak.BK.mad.183/1, 2.

410 bak.Becker H., 1934, 1941 Anm.8 zu Art 185 OR.

Kuşkusuz Borçlar Kanununun sözü geçen 183 üncü maddesi hükmü (maddenin 1 inci fıkrasındaki "hususi şartlar" kaydından da anlaşılacağı üzere) yorumlayıcı ve tamamlayıcı nitelikte bir kural olduğundan, taraflar sözleşmede farklı (yani hasarın diğer bir şekilde geçebileceğine ilişkin bir kaydı içeren) özel bir koşulu da kararlaştırabilirler[411]. Uygulamada yapılan bütün ticari satışlarda hasara ilişkin genel kurallardan ayrılan bu türden özel koşullar, tarafların karşılıklı çıkarlarına göre düzenlenen çeşitli hükümler halinde satış sözleşmelerine konmaktadır.

Uluslararası ticarette ve özellikle denişaşırı satışlarda sözleşmelerin içeriklerini belirleme açısından ifaya ve özellikle hasarın geçmesine ilişkin özel kayıt ve koşullardan en çok kullanılanları, belirli formüller ve kısaltmalar halinde öteden beri "uluslararası kurallar, Internationale Klauseln" olarak teamül halinde uygulama edile gelmektedir. Bu formüllerin uygulamada sözleşmenin taraflarınca çeşitli şekilde yorumlanmasından doğan uyuşmazlıkları önlemek amacı ile Uluslararası Ticaret Odası (Chambre de Commere İnternational, International Chamber of Commerce)'nın 1936 yılında "Incoterms" adı ile Almanca, İngilizce ve Fransızca dillerinde toplu olarak yayınladığı kurallar, Uluslararası Ticaret Odasının 1953 yılı Mayıs ayında Viyana'da akdettiği kongrede küçük bir revizyona tabi tutularak sadece İngilizce ve Fransızca dillerinde 166 No.lu vesika halinde yayınlanmıştır. Daha sonraları (1967, 1976, 1980 ve son olarak da 1990 yılında) sürekli değiştirilerek geliştirilen bu kuralların başlıcaları kısaca: "Ex Works", F.O.R; F.O.T" (free on rail, free on truck), "F.A.S." (free a longside ship), "Ex Quay " "(duty paid)" C.F. "(cost and freight)", "Ex Ship" "F.O.B." ve "C.İ.F."dir[412]. Bugün uluslararası ticaret odası tarafından yayınlanmış Incoterms 1990 yeni bir düzenleme yöntemi ile yürürlükte bulunmaktadır.

---

411 bak.Becker H., Anm.8 zu Art 185 OR; Oser/Schönenberger, Anm.Nr.10 zu Art 185 OR.

412 bak.Tarhan T., Ticari Terimlerin Tefsiri İçin Beynelmilel Kaideler (Incoterms 1953), Ankara, 1959.

Yukarıda belirtildiği üzere[413] denizaşırı satışlarda en çok kullanılan bu uluslararası kurallardan Ticaret Kanununa geçirilen üç tip kanun hükmü niteliğini kazandığı için, Ticaret Kanununun izlediğimiz sistemi içinde bunları ayrı ayrı incelemeye çalışacağız.

§ 18

BOŞALTMA YERİNDE TESLİM KOŞULUYLA SATIŞ İLE FOB VE CİF SATIŞ

A- BOŞALTMA YERİNDE TESLİM KOŞULUYLA SATIŞ

I. SÖZLEŞMENİN HUKUKİ NİTELİĞİ VE ÖZELLİKLERİ

Ticaret Kanunumuzun "Boşaltma yerinde teslim şartıyla satış" başlığı altında toplanarak 1133-1137 nci maddeleri hükümleriyle düzenlenmeye çalışılan satış sözleşmelerinin bütün ortak özelliklerini belirten tam bir hukuki tanımını yapmak pek olanaklı görünmemektedir. Zira Kanunun sözü geçen başlığı altında birbirinden çok farklı özellikler gösteren çeşitli koşullar içeren satış sözleşmeleri biraraya toplanmıştır. Bu koşullar kısmen uluslararası ticarette teamül halinde uygulanagelen "Ex Ship" ve kısmen de "Ex Quay", "C.F." ve "F.A.S." kurallarında yer almaktadır[414]. Bununla beraber bu tip satışların hukuki niteliğini ve özelliklerini kavrayabilmek için, hepsinde aynı olan bazı ortak unsurları ayırmak olanaklıdır.

Boşaltma yerinde teslim koşuluyla satış, ilk bakışta isminden de anlaşılacağı üzere; ifanın belirli bir yerde, boşaltma yerinde yapılması

---

413 bak.§ 17, I.

414 bak.§ 17, II; Incoterms Nr.166; Incoterms 1990.

koşulunu içeren sözleşmedir. İfa yeri olarak satış konusu malın boşaltma yerinde teslimi şart edildiğine göre; malın yüklemeden sonra boşaltma yerinde alıcıya teslimine kadar geçen zaman aralığı içindeki hasarının da sadece satıcıya ait olması, sözleşmenin esas koşulunun doğal sonucudur[415]. Özellikle bu tip sözleşmelerde hasarın satıcıya bu kayıt ve koşulla geçmesi, boşaltma yerinde teslim koşuluyla yapılan mesafe satışlarının diğer "F.O.B.", "C.İ.F." ve sair koşullarla yapılan satışlardan ayıran en önemli ölçüttür.

Diğer yandan kanun, ifası belirli koşulların gerçekleşmesine bağlı bulunan birkaç tip mesafe satışını da, hatta sözleşmenin yapılması sırasında taraflarca sözleşmenin niteliğini belirten "C.İ.F." veya herhangi bir ticari kısaltma kullanılmış olsa bile "boşaltma yerinde teslim koşuluyla satış" olarak kabul etmektedir[416]. Ticaret Kanunumuzun bu düzenleniş tarzına göre; bu tip sözleşmelerde görünen diğer önemli bir unsur da, ifanın daima belirli bir koşulun gerçekleşmesine bağlı bulunmasıdır. Bu bakımdan bu tip mesafe satışları, Borçlar Kanununun 149. ve izleyen maddelerinde düzenlenen koşula bağlı sözleşmelerin birer özel şeklidir. Zira bunların hemen hepsinde sözleşmenin konusunu oluşturan esas borç yükümlülüğü, meydana gelmesi olası bir olayın gerçekleşmesine bağlı bulunmaktadır[417].

---

415 bak.Eriş G., 1990, sf.661; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1481; Doğanay İ., 1990, sf.2706; Kalpsüz T., Denizaşırı Satışlar (Giriş-Boşaltmada Satışlar), Ankara, 1967, sf.189; "TTK.nun 1133.maddesinde tarif edilen boşaltma yerinde teslim şartıyla satış"halinin kabulü için satış sözleşmesinde yüklemeden sonra nef'i ve hasarın münhasıran satıcıya ait olacağına veya mukavelenin ifası hususunda geminin varma yerine selametle ulaşmasına talikine yahut alıcının emtiayı arzusuna veya mukavele yapıldığı anda teslim olunan numuneye göre beğenip beğenmemekte serbest olacağı bağlanmış olması gerekir. Mallar, yükletildikleri gemi tayin olunarak satılmışsa TTK.nun 1134. maddesine göre sözleşme bu geminin varma yerine selametle ulaşması şartına bağlı olarak yapılmıştır" Y. TD. 25.01.1968 gün ve E.1965/4038 K.1968/440 Doğanay İ., 1990, sf.2706 No.796 (kararın tam metni için bakınız Eriş G., 1990, sf.668 No.562; TK.mad.1133.

416 bak.Eriş G., 1990, sf.661; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1481; Doğanay İ., 1990, sf.2705; Kalpsüz T., 1967, sf.186 vd. TK.mad.1133/1.

417 bak.V. Tuhr/Siegwrt, Allgemner Teil des Schweizerischen Obligationenecht, Zürich 1948/14, sf.698.

Bununla beraber, Ticaret Kanununun 1133 üncü maddesi anlamında ve bu maddenin kapsamına giren boşaltma yerinde teslim koşullu mesafe satışları sadece bu açıdan incelendiği takdirde:

Eğer sözleşmenin ifası geminin varma limanına salimen ulaşmasına bağlanmışsa[418] sözleşme ileride gerçeleşecek (taliki, suspensive) bir koşula bağlı olduğundan (Borçlar Kanununun 149/2 nci maddesi hükmüne göre) ancak bu koşulun gerçekleşmesi anından itibaren hüküm ifade eder[419]. Bu takdirde ifa yeri (boşaltma yeri) varma limanıdır. Sözleşmenin ana hükmü bu koşul olmakla beraber; tarafları satışın ayrıntısına ilişkin hükümler ile teslimin gemide veya rıhtımda yapılacağını ve örneğin bütün ithal izinlerinin sağlanması ile gümrük resimlerinin ve sair masrafların[420] satıcıya ait olduğunu da kararlaştırabilirler.

Eğer sözleşmenin ifası, alıcının malı isteğine veya sözleşme yapıldığı anda teslim edilen örneğe göre beğenmesi koşuluna bağlanmışsa; bu halde yine (Borçlar Kanununun 149 uncu maddesi anlamında) ileride gerçekleşecek bir koşul mevcut olup, sözleşme bu koşulun gerçekleşmesi ile hüküm ifade eder[421]. Ancak, burada söz konusu olan koşul, ileride gerçekleşecek (taliki,suspensive) bir koşuldur. Yani alıcı malı isteğine veya örneğine göre beğendiği takdirde koşul gerçekleşmiş sayılır. Buna karşılık alıcı malı beğenmediği takdirde sözleşmede bu kayıt (Borçlar Kanununun 152 nci maddesi anlamında) infisahi (ortadan kaldırıcı,resolutive) bir koşul niteliği alır ve sözleşme bu koşulun olumsuz olarak gerçekleşmesi anından itibaren hükümsüz hale gelir[422]. Diğer yandan; sözleşmenin ifası "alıcının emteayı arzusuna veya mukavele yapıldığı anda teslim olunan numuneye göre beğenip beğenmemekte serbest olacağı" koşuluna

---

418 bak.Ex Ship A 2, Incoterms Nr.166.

419 bak.V.Tuhr/Siegwart, 1942/44, sf.700.

420 bak.Ex Quay kuralında olduğu gibi, bak.Ex.Quay A. 2 ve 3, Incoterms Nr.166.

421 bak.V.Tuhr/Siegwart, 1942/44, sf.700.

422 Ibidem.

bağlandığına göre, sözleşmenin bu hükmü taraflardan birinin iradesine bağlı (iradi, potestative) bir koşul niteliğindedir[423]. Bu nitelikleri bakımından, bu tür koşulları içeren mesafe şartları Borçlar Kanununun 218 inci ve izleyen maddeleriyle düzenlenen "örnek üzerine satış, Kauf nach Muster" ve "deneme ve inceleme koşulu ile satış, Kauf auf Probe" sözleşmelerinin birer özel şeklidir. Sadece birinci halde alıcı, Borçlar Kanununun 218 inci maddesi anlamında malın teslim olunan örneğe uygunluğu halinde sözleşmeyi ifa etmekle yükümlü olduğu halde; Ticaret Kanununun 1133 üncü maddesi hükmüne göre, bu halde dahi malı beğenip beğenmemekte serbesttir. Yani beğendiğini beyan ettiği takdirde sözleşmenin ifası gerekir. İkinci halde ise, sözleşme kurulmuş olmakla beraber ifa, iradi ve taliki koşulun (yani alıcının satılanı kabulünün) gerçekleşmesine bağlıdır[424]. Her iki halde de malın boşaltma (ifa) yerinde teslimine kadar olan (sevk, sigorta, gümrük resimleri vs.gibi) masrafları hasarla birlikte satıcıya aittir.

II. ÖZEL TAŞIMA KOŞULLARI

Yukarıda[425] belirtilenlerden başka mesafe satışı taşıma vasıtasının veya bu vasıtanın hareket ve ulaşma zamanının önceden belirlenmesine ilişkin bazı kayıt ve koşulları da içerebilir ve bu gibi koşullarla yapılan mesafe satışları deniz ticaretinde iki sebepten dolayı önemlidir: İlk önce malların taşınacağı geminin bayrağı ve teknik özellikleri satış sözleşmesinin yerine getirilmesinde büyük önem taşıyabilir (Örneğin savaş zamanında malın tarafsız bir gemi ile taşınması veya malın kıymeti açısından büyük ve sağlam bir tekne ile taşınması gibi). Bundan başka satış konusu malın fiyatı ve piyasa sürümü bakımından geminin hareket ve ulaşma zamanının belirlenmesi de keza taraflar için büyük öneme sahip olabilir (örneğin alıcı, malı satacağı piyasaya en uygun fiyatla sürebilmek için geminin hareket ve ulaşma zamanını bu düşünce ile bilmek ve fiyatını buna göre belirlemek ister). Bu hususta uygulanması

---

423 bak.V.Tuhr/Siegwart, 1942/44, sf.701.
424 bak.Gulh T., 1944, sf.226; BK.mad.219.
425 bak.§ 18, I'de.

gereken kurallara gelince:

1- Malların Yükletildiği Geminin Belirlenmesi Koşulu

Sözleşmede malların yükletildiği veya yükletileceği geminin taraflarca belirlenmesi şart edilmişse[426] kanunda kabul edilen karineye göre sözleşme, geminin varma yerine salimen ulaşması koşuluna bağlı sayılmaktadır[427]. Bu takdirde sözleşmenin ifası bu koşulun gerçekleşmesine bağlı olup, yukarıda[428] söz konusu olan kurallar burada da uygulanır. Alıcının gemiyi belirleme hakkına dayanarak, malların yükletildiği veya yükletileceği gemi bu şekilde alıcı tarafından belirlenmişse satıcı, alıcının olurunu almadan eşyayı başka gemiye yükletemez. Ticaret Kanununun 1028 inci maddesi hükmünün burada da kıyas yolu ile uygulanması gerekir. Fakat satıcının, malların yükletileceği gemiyi sözleşme veya ticari teamüle göre kabul edilen bir süre içinde belirlememesi halinde alıcı, malın yükletileceği geminin belirlenmesi veya sözleşmenin aynen ifasından vazgeçerek tazminat verilmesini isteyebilir[429]. Ancak geminin belirlenmesi için sözleşme veya ticari teamül ile kabul edilmiş bir süre yoksa; alıcı bu sürenin ivedilikle belirlenmesini mahkemeden isteyebilir[430]. Diğer yandan; malların yolculuk sırasında mücbir sebep yüzünden, yükletildiği gemiden diğer bir gemiye aktarılması halinde de malların aktarıldığı gemi önceden yükletilen geminin yerine geçmiş sayılır ve sözleşme yükümlülükleri değişmez[431].

---

426 bak.C.F.A. 2, Incoterms Nr.166; Rodiere R., 1963, sf.307; Werner A.R., 1964, sf. 288.

427 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.205; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1482; Eriş G., 1990, sf.662; Doğanay İ., 1990, sf.2707; TK.mad.1134/1; Rodiere R., 1963, sf.307; Werner A.R., 1964, sf. 288.

428 bak.§ 18, I'de.

429 Kalpsüz T., 1967, sf.220; Eriş G., 1990, sf.663; Doğanay İ., 1990, sf.2708; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1483; TK.mad.1134/2.

430 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.214; Eriş G., 1990, sf.663; Doğanay İ., 1990, sf.2708; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1482; TK.mad.1134/3.

431 bak.Eriş G., 1990, sf.664; Doğanay İ., 1990, sf.2711; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1483; TK.mad.1136.

2- Geminin Hareket Veya Varma Süresinin Belirlenmesi Koşulu

Sözleşme ile belirlenen veya malın aktarıldığı geminin hareketi veya varma limanına ulaşması için bir süre belirlenmişse[432] geminin belirlenen zamanda hareket etmesi veya süresi içinde varma yerine ulaşması gerekir. Aksi takdirde alıcı sözleşmenin ifasından cayabilir[433]. Zira alıcının, malın fiyatı ve piyasaya sürümü bakımından geminin varma yerine vaktinde ulaşmasında büyük çıkarı vardır. Bu takdirde borçlunun temerrüdüne ilişkin Borçlar Kanunun 101 inci maddesi genel hükmü ile özellikle satıcının temerrüdüne ilişkin 187 nci maddesi hükmünün uygulanması gerekir. Bu son madde hükmüne göre alıcı, teslim talebinden vazgeçerek sözleşmenin yerine getirilmemesi sebebiyle zarar ziyan isteyebilir. Fakat alıcı, çıkarına uygun bulunuyorsa; geminin ulaşması için belirlenen zamanı bir veya birkaç defa uzatabilir[434].

Diğer yandan taraflarca, geminin ulaşmasına dair bir süre belirlenmemişse; geminin yolculuğun bitmesi için gereken olağan varma zamanı belirlenmiş sayılır[435]. Bunun takdirinde Ticaret Kanununun 2 nci maddesi hükmü ile Medeni Kanunun 2 nci ve 4 üncü maddeleri hükümleri esastır. Bu halde geminin ulaşması gecikmiş ise, alıcı mahkemeden ivedilikle bir sürenin belirlenmesini isteyebilir. Mahkemenin belirleyeceği süre geminin yükleme yerinden hareket anından itibaren altı ayı geçemez ve belirlenen süre içinde dahi gemi ulaşamazsa, alıcı aynen ifadan cayabilir[436]. Bu takdirde satıcının temerrüdüne ilişkin Borçlar Kanununun 106 ve 187 nci maddeleri

---

432 bak.Freight or Graaige Paid to A2, B3 şartı. Incoterms Nr.166.

433 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.228; Eriş G., 1990, sf.663; Doğanay İ., 1990, sf.2711; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1483; TK.mad.1135/1.

434 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.230; Eriş G., 1990, sf.664; Doğanay İ., 1990, sf.2710; TK.mad.1135/1.

435 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.231-232; Eriş G., 1990, sf.664; Doğanay İ., 1990, sf.2710; TK.mad.1135/2.

436 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.230; Eriş G., 1990, sf.664; Doğanay İ., 1990, sf.2711; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1483; TK.mad.1135/3.

hükümlerinin uygulanması gerekir.

3- Satış Konusu Malların Hasarı

Satış konusu mallar, alıcının çıkarını bozacak derecede ve Ticaret Kanununun 1082 nci ve izleyen maddeleri anlamında umulmayan hal ve mücbir nedenlerle deniz hasarına uğramışsa, sözleşme hükümden düşer[437]. Bu hüküm, ifanın olanaksızlığına ilişkin Borçlar Kanununun 117 nci maddesi genel hükmünün özel bir uygulama şeklidir. Esasen, boşaltma yerinde teslim koşuluyla yapılan mesafe satışlarında yüklemeden sonraki hasar sadece satıcıya ait olduğuna göre, bu düzenleme tarzı ana kurala uygundur. Fakat malların, kısmen hasarlanması hallerinde ise alıcı malları ulaştırıldıkları anda bulundukları durumda kabul zorundadır. Bu takdirde bilirkişi aracılığı ile belirlenecek hasar bedeli mal bedelinden indirilir.

B- "F.O.B." (free on board) SATIŞ

I. SÖZLEŞMENİN HUKUKİ NİTELİĞİ VE ÖZELLİKLERİ

Ticari teamülde "F.O.B." (free on board) diye isimlendirilen mesafe satışları; *satış konusu malın masraf ve hasarına ait belirli kayıt ve koşulları* içeren sözleşmeler olup bu koşullara göre *satıcı ve gönderen, sadece geminin bordasına kadar olan gönderme masraflarına katlanmayı* taahhüt eder[438]. Aşağıda[439] açıklanacağı üzere; Fob-satış bu tanımdaki özellikleri ile diğer satışlardan ayrılan bir *mesafe satışıdır.* Ticaret Kanunumuzun Fob satışlara ilişkin özel hükümleri uluslararası teamülde geçerli F.O.B. kurallarından anahatları ile alınan ve özellikle bu tür mesafe satışlarının sadece bu özelliklerini belirten özel kurallar

---

437 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.251; Eriş G., 1990, sf.665; Doğanay İ., 1990, sf.2708; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1483; TK.mad.1134/2

438 bak.Incoterms Nr.166/4, A, 2, 4 B 2 ; Incoterms 1990, F.O.B. A 1-10, B 1-10; Rodiere, R.,1963, sf. 305; Werner A.R., 1964, sf.292.

439 bak.Bu kesimin II ve III. kısımlarında.

olup[440] bundan dolayı bu hükümler dışında Borçlar Kanununun satışlara ilişkin 182 nci ve izleyen maddeleri genel hükümleriyle Ticaret Kanununun ticari satışlara ilişkin 25 inci maddesi hükümleri genel olarak Fob satışlara da uygulanır.

F.O.B. satışları, boşaltma yerinde teslim koşulu ile yapılan mesafe satışlarından ayıran en önemli kriter, hasarın geçiş biçimidir: Boşaltma yerinde teslim koşulu ile yapılan satışlarda malın yüklemeden sonraki hasarı satıcıya ait olduğu halde, Fob satışlarda mal geminin küpeştesini fiilen geçtiği andan itibaren hasar alıcıya geçer. Diğer yandan Ticaret Kanunu anlamında; boşaltma yerinde teslim koşulu ile yapılan satışların bazı tiplerinde sözleşmenin ifası belirli bazı koşulların gerçekleşmesine bağlı olabildiği halde[441] Fob satışlarda böyle bir koşul söz konusu değildir. Fob satışta, satış konusu malın taşınması için masrafı kendine ait olmak üzere bir geminin tamamını veya uygun bir kısmını temin ederek (tam veya kısmî çarter) bu geminin adını, yükleme yerini ve malın gemiye sevk tarihini bildirmek alıcının görevidir[442]. Diğer yandan satıcının ise "F.O.B." satılan malları, sözleşme koşullarına göre ve bunlar yoksa yükleme yerindeki teamüllerle belirli olan şekil ve zamanda, ambalaj içinde alıcı tarafından belirlenen gemide teslim etmesi[443] ve alıcıyı gecikmeden bundan haberdar etmesi gerekir[444].

Görüldüğü üzere; Fob satışta satıcının malı teslim yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için, alıcı tarafından önceden belirli hazırlık işlemlerinin yapılması şarttır. Alıcı bu yükümlülükleri yerine getirmediği takdirde; örneğin gemiyi zamanında belirlemez veya malın teslim alınması ya da yükleme limanının belirlenmesi için mehil hakkı saklı

---

440 bak.Hükümet gerekçesi No.41, II.

441 bak.§ 18, I, 1.

442 bak.Incoterms Nr.166, Fob B 1; Incoterms 1990 Fob B-7.

443 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.232 vd.; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1485; Eriş G., 1990, sf.666; TK.mad.1138/1; Rodiere, R., 1963, sf.306.

444 bak.Incoterms Nr.166 Fob. A 2; Incoterms 1990 Fob A, 7-8.

olup da zamanında satıcıya bu hususta gerekli talimatı vermezse, bundan doğan bütün masrafları ödemekle yükümlü olduğu gibi ayrıca, malın teslimi için belirlenen zamandan sonra -ve mal ayrılmış olmak şartıyla- hasarı da alıcıya aittir[445]. Alıcının mütemerrid olması halinde Borçlar Kanununun 208, 211 inci ve izleyen maddeleri ile özellikle Ticaret Kanununun 25 inci maddesi hükümlerinin uygulanması gerekir. Malın satıcı tarafından yukarıda belirtildiği şekilde teslim edilmemesi halinde ise satıcının temerrüdüne ilişkin Borçlar Kanununun 187 ve izleyen maddeleri hükümleri ile birlikte Ticaret Kanununun 25 inci maddesi hükmünün uygulanması gerekir. Satılan malların ayıbına karşı satıcının tekeffül (garanti) borcundan doğan dava hakkı altı aylık zamanaşımına tabidir[446].

II. F.O.B. SATIŞ ŞARTINDA HASAR

1- Ticaret Kanunumuzun 1138 inci maddesinin 2.fıkrası hükmüne göre:

Fob satılan malların geminin küpeştesini fiilen geçtiği andan itibaren hasar alıcıya geçer[447]. Bu kural, satış konusu malın hasarına ilişkin Borçlar Kanununun 83 üncü maddesi genel hükmünün bir istisnası niteliğindedir. Malın hasarı, tamamıyle yok olması veya kötüleşmesi (yani iktisadi kıymetinin düşmesi) dir. Bu anlamda mal geminin küpeştesini fiilen geçtiği andan itibaren hasarlanırsa, yani malın tamamıyle kötüleşmesi halinde alıcı, malın satış bedelini tam olarak ödemekle yükümlüdür[448]. Diğer yandan malların geminin küpeştesini fiilen geçtiği andan itibaren hasarı alıcıya ait olduğuna göre;

---

445 bak.Incoterms Nr.166, Fob. B. 4; Incoterms 1990 Fob B-5; Rodiere, R., 1963, sf. 306; Werner A.R., 1964, sf. 292.

446 bak.TK.mad.25/4.

447 bak.Incoterms, Nr.166 Fob A.4; "Fob satış TTK.nun 1138.maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde uyarınca malların geminin küpeştesini fiilen geçtiği andan itibaren nef'i ve hasarının alıcıya ait olacağı kabul edilmiştir".Y.TD. 25.1.1968 E.4038 K.440 Eriş G., 1990, sf.667 No.560.

448 bak.Becker H., 1943/44 Anm.Nr.13 zu Art 185 OR.

bu ana kadar olan hasar ve kayıplara da satıcının katlanması gerekir. Örneğin gemiye yüklenmek üzere gönderilen malın rıhtımda yanması veya vinçten denize düşmesi hallerinde alıcı malın satış bedelini ödemek zorunda değildir. Mallar bir taşıyan aracılığıyla taşınmakta olup da eşyanın hasarından eğer taşıyanın, Ticaret Kanununun 1061 inci ve izleyen maddeleri anlamında sorumluluğu söz konusu ise, alıcı veya satıcı doğal olarak hasara katlandıkları oranda taşıyana rücu edebilirler.

2- Yukarıda[449] söz konusu hasarın alıcıya geçme anı (yani malın gemi küpeştesini geçtiği an) Fob satışta mutlak olmayıp, özellikle[450] önceden belirli hazırlık incelemelerinin alıcı tarafından yapılması halinde satıcı lehine değişebilir: Alıcı tarafından belirlenen gemi vaktinde hazır olmazsa hasar, malların satıcı tarafından alıcının emrine tahsis ve amade kılındığı andan itibaren alıcıya ait olduğu gibi; aynı şekilde alıcı gemiyi vaktinde belirtmemiş veya malı teslim almak için bir süre belirlememiş ya da malın teslim (ifa) yeri hakkında seçme hakkını koruması halinde vaktinde buna ilişkin talimat göndermemişse, kararlaştırılan sürenin bitmesinden itibaren malın hasarı alıcıya geçer[451].

Uluslararası Fob kurallarına göre malın alıcı için ayrılmış veya alıcıya ait olduğunun herhangi bir şekilde belirtilmiş olması gerekir[452]. Niteliğinden de anlaşılacağı üzere; bu hüküm bu gibi hallerde satıcıyı korumak amacıyla getirilmiş bir kuraldır. Aksi halde satıcı, Fob satışlarda hasar bakımından devamlı bir riziko içinde ve dolayısıyla katlanılması olanaksız bir durumda bulunacaktır.

III. F.O.B. SATIŞ ŞARTINDA MASRAFLAR

Fob satışın masrafına ait kuralların incelenmesi için, önceden neyin masraf kavramı içine girdiğinin bilinmesi gereklidir. Uluslararası Fob kuralları satıcının ve alıcının ödemeleri gereken masrafları ayrı ayrı

---

449 bak.No.1 de.
450 bak.yukarıda No.1'de belirtilen.
451 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2716; Eriş G., 1990, sf.666.
452 bak.Incoterms Nr.166; Fob B 4; Incoterms 1990 Fob A-9.

ve etraflıca belirlemiştir. Bunlar:

Malın ihraç izni veya malın ihracı için gerekli her türlü resmi belge ile malın ihracı ile ilgili bütün resim, harç ve formalite masrafları, malın ambalajı, sevki ile ilgili muayene, ölçü ve tartı masrafları ve yine malın sevk ve menşe şahadetnameleri masrafları ile nakliye ve sigorta masraflarıdır[453]. Fob kurallarında malın sigorta masrafları bağımsız olarak ismen belirtilmekte ise de, malın hasarına dahil kabul edilir. Zira hasar doğduğunda sigortacı tarafından sigorta tazminatının ödenebilmesi için, sigorta priminin önceden ödenmiş olması gerekir[454]. Ticaret Kanunumuzun Fob satışlara ilişkin hükümleri Borçlar Kanununun 186 ve izleyen maddesi genel hükmünün özel bir hali olup, uluslararası Fob kurallarından kısaltılarak alınmıştır. Bundan dolayı uluslararası Fob kuralları göz önünde tutulmadan Ticaret Kanunumuzun Fob satışlardaki masraflara ilişkin hükümlerinin doğru anlaşılarak tam olarak uygulanabilmesi kanaatimizce olanaklı değildir[455].

Satıcı malların gemiye yükletilmesi için gerekli muayene ve kontrol işlerine ilişkin masraflarla, özellikle kalite kontrolü, ölçü, tartı ve sayma masrafları ile birlikte bütün yükleme masraflarının ve ödenmesi gereken bütün harç, vergive resimler de dahil olarak sair bütün masrafları ödemekle yükümlüdür[456]. Diğer yandan satış konusu malların ambalaj ve konşimento masrafları ile birlikte navlun bedeli ve malın, geminin küpeştesini aştığı yani hasarın alıcıya geçtiği andan sonraki bütün masraflar ise, alıcıya aittir[457].

---

453 bak.Incoterms 1990; Fob A ve B.

454 bak.aşağıda § 28, I ve II.

455 bak.bu hususta özellikle aşağıda § 19, II'deki açıklama göz önünde tutulmalıdır.

456 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2729; Eriş G., 1990, sf.666; Başbuğoğlu T., 1988, sf.148; Kalpsüz T., 1967, sf.24; TK.mad.1138/3, 1146.

457 bak.bütün masraflar için Incoterms 1990; Fob B-6; Rodiere R., 1963, s1.306; Werner A.R., 1964, sf. 292.

C- "C.I.F." (Cost, Insurance, Freight) SATIŞ

I. SÖZLEŞMENİN HUKUKİ NİTELİĞİ VE ÖZELLİKLERİ

Ticaret Kanununun 1139 uncu maddesine göre "C.I.F. satışı bir malın muayyen bir yere taşınması için gemiye yükletilmesi şartı ile değerlerinin ve satıcı tarafından ödenecek sigorta ücreti ile navlundan ibaret maktu bir bedel karşılığında yapılan satış"dır[458].

Kanunun bu tanımı uluslararası Cif kurallarına uymakla beraber çok genel ve kapalıdır; bundan dolayı uygulamada birçok tedirütlere ve yorum uyuşmazlıklarına yol açması olası görünmektedir. Ticari ilişkilerde ötedenberi uygulanagelen bu türden teamüli kurallar kanun hükmüne dönüştürülürken olanaklar el verdiği ölçüde genel tanımlardan sakınılması kanun yapma tekniğinin bir gereğidir. Bu bakımdan böyle bir tanımın yapılmaması daha uygun olurdu. Bu konudaki kanaatimizi denizaşırı satışlara ilişkin bu kısmın sonundaki ayrı bir kesimde daha ayrıntılı olarak açıklayacağız[459]. Ticari teamülde C.I.F. (cost, insurance, freight) diye isimlendirilen mesafe satışları satış konusu malın masraf ve hasarına ait belirli kayıt ve koşulları içeren sözleşmeler olup bu koşullara göre satıcı ve gönderen, malın belirli bir yere taşınması için gemiye yüklenmesi koşuluyla bütün masrafları ile birlikte sevk limanına kadar olan (ithal gümrüğü hariç) sigorta ücreti ile navlununu maktu satış bedeline eklemek suretiyle ödemeyi ve malın geminin küpeştesini aşıncaya kadar hasar ve kaybına katlanmayı taahhüt eder[460].

Cif şartlarını Fob kurallarından ayıran en önemli kriter; burada malın (sigorta ve navlun dahil) bütün gönderme masraflarının satıcıya ait olması ve bu masrafların maktu bir fiyat olarak malın satış bedeline

---

458 bak.Eriş G., 1990, sf.667; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1486; Doğanay İ., 1990, sf.2717-2718; Rodiere R.,1964, sf.308; Werner A.R., 1964, sf.290.

459 bak.§ 19, II.

460 bak.Incoterms Nr.166 ve Incoterms 1990, C.I.F. şartları.

eklenmesidir. Fob satışlarda ise satıcı malın, sadece geminin bordasına kadar olan sevk masraflarına katlanmayı taahhüt etmektedir. Hasarın alıcıya geçiş biçimi ise her iki mesafe satışında da aynıdır. Diğer yandan Cif satışlar, boşaltma yerinde teslim koşulu ile yapılan mesafe satışlarından özellikle hasarın geçmesi bakımından ayrılır. Daha önce belirttiğimiz üzere, sonunculardaki malın boşaltma yerinde alıcıya teslimine kadar olan hasarı da alıcıya aittir.

Cif satış belirli özelliklere sahip bir satış olduğuna göre; Ticaret Kanununun Cif satışlara ilişkin 1139 ve izleyen maddeleri özel hükümleri dışında Borçlar Kanununun satışa ilişkin genel hükümleri ve yine, ticari bir satış olarak da Ticaret Kanununun 25 inci maddesi hükümleri Cif satışlar hakkında da uygulanır[461]. Özellikle ticari satışlarda teamül halinde olduğu üzere; Cif satışta dahi taraflar, satış konusu malın belirli partiler halinde gönderilmesini kararlaştırabilirler. Bu takdirde her partinin sevki kısmî bir ifa niteliğindedir. Örneğin 50.000 ton buğdayın beşer bin tonluk partiler veya 1000 sandık portakalın yüzer sandıktan ibaret 10 partide ayrı ayrı sevki halinde, her partinin teslimi *kısmî* bir ifadır. Doğal olarak burada sözleşmenin tamamı ancak bütün malların teslimi ile ifa edilmiş olur. Bu gibi hallerde ifaya ve özellikle (sigorta dahil, sevk masraflarına ilişkin uyuşmazlıkların önlenmesi açısından önemli olan Ticaret Kanunumuzun 25 inci maddesinin 1 inci bendi hükmüne göre) alıcının, kısmen yapılan teslimi ihtirazi kayıt ileri sürmeksizin kabul etmesi halinde sözleşmenin yerine getirilmemesi yüzünden alıcının sahip olduğu talep hakları yalnız teslim edilmemiş kısım için kullanılabilir. Ticaret Kanununun 1139/2 nci maddesi hükmüne göre; Cif koşuluyla yapılan satışlarda her kısım ayrıca satılmış sayılır, yani her parti mal teslimi ayrı ve bağımsız bir Cif satış kabul edilerek her bir *kısmî ifa* için Cif kurallarının ayrı ayrı uygulanması gerekir.

---

461 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1486; Eriş G., 1990, sf.667; TK.mad.1139/3 "...Kaideten bir satış akdi müvacehesinde özel hükümler bulunmadığı takdirde TTK 1 ve 25. maddeleri delaletiyle Medeni Kanun ve Borçlar Kanunu hükümlerinin uygulanması gerekecektir..." Y.TD. 25.1.1968 E.4038/K.440 Eriş G., 1990, sf.668 No.562.

II. C.I.F. SATIŞTA SATICININ BORÇLARI

1- Cif satışın niteliği gereği, malların gemiye yüklenmesi satıcının yükümlülüğüdür: "Satılan malların satıcı tarafından mukavele şartları dairesinde ve bunlar yoksa yükleme yerindeki teamüllerle muyyen olan şekil ve zamanda ve ambalaj içinde gemiye yükletilmesi lazımdır"[462]. Bundan başka satıcı, malların gemiye yükletildiği andaki durumu hakkında mahkemece atanacak bir bilirkişi tarafından düzenlenen rapor (aksi kanıtlanmadıkça) alıcıya karşı geçerlidir[463]. Fakat sözleşme yapıldığı anda satılan mallar gemiye yükletilmiş veya taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alınmışsa ya da mallar herhangi bir gemiye yüklétilmiş olup da satıcı, satılan malların cins, tür ve nitelik itibariyle aynını sağlamak hakkına da sahip olduğu takdirde; satıcı, ifa amacıyla malların belirlenmiş ve tahsis edilmiş bulunduğunu alıcıya bildirildiği takdirde dahi yükleme borcu yerine getirilmiş sayılır. Bu gibi hallerde önceden bildirme yapılmışsa, mala ait (konişmento vs. gibi) belgelerin alıcıya teslimi ile bildirme yapılmış sayılır[464]. Satıcının malı teslim borcunun ifa yeri malın yüklendiği yerdir; ancak ifa, yani Borçlar Kanununun 182 nci maddesi anlamında satış konusu malın mülkiyetinin alıcıya geçebilmesi için, malı temsil eden konişmentonun ciro ve teslimi gerekir[465].

2- Malın yükleme tarihi[466] özellikle alıcı için malın fiyatı ve piyasa sürümü bakımından önemli olduğundan; uluslararası Cif şartlarında olduğu gibi, Ticaret Kanunumuzda da bu konuda satıcının borçlarını belirleyen kurallara geniş şekilde yer verilmiştir. Satıcı, satılan malları sözleşme ile belirlenen zamanda, yoksa uygun süre

---

462 bak.TK.mad.1140/1; Rodiere R., 1963, sf.310; Werner A.R., 1964, sf. 291.

463 bak.Eriş G., 1990, sf.689; Doğanay İ., 1990, sf.2723; TK.mad.1140/2.

464 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1488; Doğanay İ., 1990, sf.2723; Eriş G., 1990, sf.689; TK.mad.1140/3. Ayrıca bak, tesellüm konişmentosu, § 12, I, 2, b.; TK.md.1097 son fıkra

465 bak.Eriş G., 1990, sf.689; Doğanay İ., 1990, sf.2723; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1488; TK.mad.1140/4 ayrıca bak § 12, II ve III.

466 bak.§ 18, II.

içinde gemiye yüklemek veya yükletilmek üzere taşıyana teslim etmekle yükümlüdür[467]. Malların zamanında yükletildiği konusunda "tesellüm konişmentosu" kesin bir kanıttır. Fakat "tesellüm konişmentosu"nun varlığı halinde, malların zamanında yüklenmediği alıcı tarafından her zaman ve her türlü delille kanıtlanabilirse de; tesellüm konişmentosu malların ne zaman ve hangi gemiye yüklendiğine ilişkin bir kayıt içerdiği takdirde yükleme konişmentosu haline dönüşür ve bu hususlarda kesin kanıt oluşturur; yani alıcı bunun aksini kanıtlayamaz[468]. Malların çeşitli vasıtalarla ve fakat tek bir konişmento ile gönderilmesi halinde, malların yükletildiği ilk vasıta ile gönderilme tarihi yükleme tarihi sayılır[469]. Satıcı tarafından yükleme borcunun kısmen veya tamamen yükleme tarihinde mücbir sebep olmadan yerine getirilmemesi halinde, alıcı sözleşmenin aynen ifasından cayabilir. Ancak bu cayma derhal bildirilmelidir[470]. Böyle bir cayma halinde alıcı, Borçlar Kanununun 96, 106 ve 187 nci maddeleri hükümlerine göre (ifa etmeme sebebiyle) zarar ve ziyan da isteyebilir. Fakat mücbir sebep halinde bu yüzden yükleme gecikirse, satıcı durumu gecikmeksizin alıcıya bildirdiği takdirde yükleme süresi engelin ortadan kalkmasına kadar uzatılmış sayılır. Bu halde normal yükleme süresinin sonundan itibaren onbeş gün içinde engel hal ortadan kalkmadığı takdirde taraflar tazminat istemeksizin sözleşmeden veya sözleşmenin (kısmî ifada) ifa edilmemiş kısmından cayabilirse de, bu caymanın onbeş günlük sürenin geçmesinden itibaren bir hafta içinde karşı tarafa bildirilimesi zorunludur[471]

3- Satış sözleşmesinin yapıldığı anda satılan mallar henüz gemiye

---

467 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2725; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1488; Eriş G., 1990, sf.690; TK.mad.1141/1.

468 bak.Eriş G., 1990, sf.690; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1489; Doğanay İ., 1990, sf.2725 mealen; TK.mad.1141/2, 1097/5.

469 bak.Eriş G., 1990, sf.690; Doğanay İ., 1990, sf.2725; TK.mad.1141/3.

470 bak.Eriş G., 1990, sf.691; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1489; Doğanay İ., 1990, sf.2726; TK.mad.1142/1.

471 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1490; Doğanay İ., 1990, sf.2726; Eriş G., 1990, sf.691; TK.mad.1142/2.

yükletilmemiş veya taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alınmamışsa satıcı; malların yükleme yerinden varma limanında vinç üzerinde teslimine kadar taşınması için ve navlun kendisi tarafından ödenmek üzere eşyanın cins ve niteliğine elverişli bir navlun sözleşmesi yapmakla yükümlüdür[472]. Malların yükletileceği gemi belirlenmemişse satıcı malları, teamüle uygun ve olağan rotayı izleyen başka bir gemi ile taşıtabilir[473]. Mallar sözleşme hükümlerine aykırı olarak ve haklı bir sebebe dayanmadan, belirlenenden başka (ve özellikle elverişsiz) bir gemiye ve ayrı rota izleyen bir vasıtaya yüklenmişse, bu takdirde alıcı sözleşmenin aynen ifası yerine tazminat isteyebilir[474]. Satış konusu mallar gemiye yükletilmiş veya yükletilmek üzere taşıyana teslim edilmişse, satıcının gönderilen her parti mal için ayrı konişmento düzenlettirmesi gerekir ve düzenlenen konişmentolarda yazılı olan olağan koşullar alıcıya karşı da hüküm ifade eder[475].

4- Cif satışta, satıcı malın gemiye yükletilmesi için gerekli (muayene ve kontrol işlerine ilişkin masraflarla özellikle kalite kontrolü, ölçü, tartı ve sayma masrafları dahil) bütün yükleme masraflarının ve ödenmesi gereken bütün harç, vergi ve resimleri dahil edilerek sair her türlü masraflarını ödemekle yükümlüdür. Özellikle malın ambalajı ve navlun masrafları satıcıya aittir[476]. Malın varma limanında vinç üzerinde tesliminden sonraki masrafları alıcıya ait olduğu gibi ayrıca alıcı tarafından talep olunduğu takdirde, menşe şahadetnamesi ile birlikte yükleme veya menşe memleketinde verilip malları varma yerine ithal veya malların üçüncü bir devlet ülkesinden transit bir yol ile geçmesi için gerekli belgelerin masraflarını ve bunların çevirileri ile

---

472 bak.2.Bölüm 53.nolu dipnottaki atıflar.

473 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2728; Eriş G., 1990, sf.694; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1491; TK.mad.1144/2.

474 bak.Eriş G., 1990, sf.694; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1491; Doğanay İ., 1990, sf.2728; TK.mad.1144/3.

475 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1492; Eriş G., 1990, sf.695; TK.mad.1145.

476 bak.Eriş G., 1990, sf.696; TK.mad.1146/1.

onanmaları için zorunlu harç ve sair masrafları da alıcının ödemesi gerekir[477].

Satıcı yukarıda sözü geçen masrafları ödemekten başka yükletilen malları olağan koşullarla denizcilik rizikolarına karşı sigorta ettirmek ve sigorta ücretini ödemekle yükümlüdür[478]. Sigorta bedeli, sözleşme veya teamül ile belirilenmediği takdirde, satış konusu malın fatura bedeli ile Cif değerine (umulan kâr olarak) yüzde on eklenerek bulunan miktardır[479]. Satış konusu malların belirli partiler halinde kısım kısım yükletilmesi gerekiyorsa, her kısmın ayrı olarak sigorta ettirilmesi gerekir[480] ve özellikle satıcı, alıcıya karşı bizzat sigortacı görevini de göremez[481]. Mallar için alınan geçici sigorta ilmuhüberi özel sigorta koşullarını içermeli ve sigorta poliçe örneklerine açık göndermede bulunmalıdır[482]. Aksi halde sigorta poliçesi yerine geçmez[483]. Cif satışlarda aksi kararlaştırılmış olmadıkça; sigorta ile karşılanması gereken rizikolar normal ve alelade tehlikelerden ibaret olup, savaş rizikosu bunun dışındadır. Fakat mal, alıcının isteği üzerine savaş rizikolarına karşı da sigorta ettiririlebilir; bu takdirde sigorta ücreti alıcıya aittir[484]. Sigortanın (kapsamına, muafiyetlere ve sigorta bedelinin ödeme şekline ilişkin) koşulları, yükleme yerindeki ticari adetler[485] ve malların cins ve nitelikleri ile geminin rotasına göre belirlenir. Sigorta malların yükletildiği ve yükletilmek üzere taşıyana teslim edildiği yerden varma limanında vinç üzerinde teslimine kadar olan rizikoları karşılar[486]. Satıcı, malları tanınmış ve muteber bir sigortacıya sigorta ettirmiş ise esigortacının rizikonun gerçekleşmesi

---

477 bak.Eriş G., 1990, sf.696; TK.mad.1146/2.
478 bak.Eriş G., 1990, sf.696; TK.mad.1147/1 ve § 27 vd.
479 bak.Eriş G., 1990, sf.697; Incoterms 1990 Cif A.3.
480 bak.Eriş G., 1990, sf.697; TK.mad.1147/3.
481 bak.Eriş G., 1990, sf.697; TK.mad.1147/4.
482 bak.§ 27, I.
483 bak.Eriş G., 1990, sf.698; TK.mad.1149.
484 bak.Eriş G., 1990, sf.697; TK.mad.1148/1.
485 bak.TK.mad.2.
486 bak.Eriş G., 1990, sf.697-698; TK.mad.1148/2.

halinde sigorta tazminatını ödememesi nedeniyle ediği sorumlu değildir[487].

5- Cif satışta satıcı, satılan malların geminin küpeştesini aşıncaya kadar olan hasarına katlanır. Ancak, nev'en belirlenen malların yükleme anı ile markalarını ve yüklenen gemi hakkındaki bilgiyi derhal alıcıya bildirerek yüklettiği malları belirlemiş ve tahsis etmiş olması gerekir[488]. Fakat satılan mallar sözleşme yapıldığı anda gemiye yükletilmiş veya taşınmak üzere bir taşıyana teslim edilmişse, durumun bildirildiği andan itibaren hasar alıcıya geçer[489].

6- Satıcı, mallar gemiye yükletildikten sonra mallarla ilgili belgeleri tam ve düzenli bir şekilde alıcıya ibraz etmek veya ettirmekle yükümlüdür. Özellikle düzenli cirolu konişmento[490] ile birlikte sigorta poliçesi veya onun yerine geçecek geçici bir sigorta ilmühaberi[491] mallara ait kesin fatura veya geçici (proforma) fatura[492] malların nitelik ve tartı şahadetnamesi ile diğer belgelerin gecikmeksizin alıcıya verilmesi gerekir[493]. Konişmentoda çarter sözleşmesine ilişkin kayıtlar bulunduğu takdirde çarter partinin[494] kopyasının da alıcıya da verilmesi gerekir[495].

Satıcı, alıcıya verilen bu belgelerin tam, geçerli ve düzenli olmasını ve malların gönderildiği yerde düzenlenmiş olmasını

---

487 bak.Eriş G., 1990, sf.698 mealen; TK.mad.1148/3.

488 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2726; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1490; Eriş G., 1990, sf.692; "Denizaşırı sözleşmelerin bir türü olan sif satışlarda malın gemi küpeştesini aştığı andan itibaren nef'i ve hasar satıcıya aittir". Y.HD. 27.1.1971 E.3084/K.506; Eriş G., 1990, sf.693 No.579; TK.mad.1143/1.

489 Ibidem; TK.mad.1143/2.

490 bak.TK.mad.1097 vd.

491 bak.TK.mad.1149, 1265 ve 1266; ayrıca § 27, I, 3.

492 bak.Eriş G., 1990, sf.707; TK.mad.1157, 1158.

493 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2731; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1495; Eriş G., 1990, sf.699; TK.mad.1151/1.

494 bak.§ 9, III, 1.

495 bak.TK.mad.1150/1.

sağlamakla yükümlüdür[496]. Satıcının bu yükümlülüğü bir tür tekeffül (garantı) yükümlülüğü niteliğindedir. Bu garanti yükümlülüğü, ibraz edilen belgelerin içeriklerinin esaslı noktalarında satış sözleşmesine uygun olmasını sağlamaktadır. Aksi halde alıcı, belgeleri reddederek sözleşmenin aynen ifasından vazgeçip tazminat isteyebilir[497].

III. C.I.F. SATIŞTA ALICININ BORÇLARI

1- Alıcı, mala ait ve yukarıda[498] söz konusu edilen belgelerin ibrazı üzerine bunları gecikmeden inceleyerek kabul veya reddettiğini satıcıya bildirmekle yükümlüdür[499]. Alıcı, bunların ibrazından üç gün içinde bir itirazda bulunmadığı takdirde bunların "tam, muteber ve muntazam olduğunu" kabul etmiş sayılır[500]. Belgeleri reddeden alıcı bu, reddin haksız olduğu kanıtlandığı takdirde satıcıya tazminat ödemekle yükümlü olduğu gibi[501] belgeleri kabul ettiği takdirde (bunlarda hile veya belge içeriklerinin gerçeğe uymadığı kanıtlanmadıkça) sözleşme hükümlerini yerine getirmekle yükümlüdür[502].

2- Satış sözleşmesinde aksi kararlaştırılmadıkça, alıcı mala ait ve yukarıda sözü geçen[503] belgeleri teslim alabilmek için satış bedelini ödemekle yükümlüdür[504]. Bu hüküm, ifanın tarzına ilişkin Borçlar

---

496 bak.Eriş G., 1990, sf.699; Doğanay İ., 1990, sf.2731; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1495; TK.mad.1151/1.

497 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1495; Eriş G., 1990, sf.700; Doğanay İ., 1990, sf.2752; TK.mad.1151/3; BK.mad.96, 106 ve 187.

498 bak.II, 6.

499 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2732; Eriş G., 1990, sf.700; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1495; TK.mad.1152/1.

500 bak.Ibidem; TK.mad.1152/2.

501 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2732; Eriş G., 1990, sf.700; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1495; TK.mad.1152/4.

502 bak.Ibidem; TK.mad.1152/5.

503 bak.II, 6.

504 bak.Eriş G., 1990, sf.700; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1496; Doğanay İ., 1990, sf.2733; "... davacı tarafından mal bedelinin kendisine ödenebilmesi için gerekli belgelerin (muhabir) bankaya mal bedelinin ödenerek belgelerin alıcı tarafından bankadan alınıp kaptana ibraz edilerek..." Y.11.HD. 28.2.1980, E.642/ K.491,

Kanununun 81 inci maddesi hükmünün özel bir uygulama şeklidir. Satılan mal bedeli uygulamada alıcının görevlendirdiği bir banka tarafından ve mala ait belgelerin ibrazı karşılığında satıcıya ödenir veya bu konuda keşide edilmiş bulunan poliçe kabul edilerek satıcı lehine bir kredi (akreditif) açılır[505]. Alıcı, yukarıda[506] sözü geçen üç günlük süreyi geçirdikten sonra veya bu süre içinde; malları muayene etmek fırsatını henüz bulamadığını ileri sürerek düzgün ve düzenli mal belgelerini reddedemiyeceği gibi, malların satış bedelini de ödemekten kaçınamaz[507].

3- Alıcı, gemi varma limanına ulaşınca malları teslim almakla yükümlüdür[508]. Boşaltma, konişmento ve taşıma sözleşmesindeki koşullara ve bunlar yoksa, varma limanındaki adetlere göre yapılır ve mallar çıkarılır[509]. Satış sözleşmesinde aksine bir hüküm olmadığı taktirde, boşaltmada mavna ücretiyle malların rıhtıma çıkarılması için gerekli masraflar ile gümrük ve ithal harç ve masrafları ve diğen bütün yükümlülükler alıcıya aittir[510]. Satıcının kusuru yüzünden malların belirlenmesi ve tanınması olanaklı bulunmadığı takdirde alıcı sözleşmenin aynen ifasından vazgeçerek satıcıdan tazminat istemek hakkına sahiptir[511].

Alıcı malı teslim almakla yükümlü olmakla beraber; gönderilen mallar, nitelik bakımından sözleşme konusu maldan hak ve adalet kuralına göre alıcının kabule zorlanamıyacağı derecede aşırı bir

---

Eriş G., 1990, sf.703 No.583; TK.mad.1153/1; Rodiere R.,1963, sf. 311; Werner A.R., 1964, sf.291.

505 bak.Tolun O., 1959, sf. 85 vd.; yukarıda § 17, II.

506 bak.III, 1'de.

507 bak.Eriş G., 1990, sf.702; Doğanay İ., 1990, sf.2734; TK.mad.1153/2.

508 bak.Eriş G., 1990, sf.703; Doğanay İ., 1990, sf.2735 mealen; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1498; TK.mad.1155/1.

509 bak.Kalpsüz T., 1967, sf.237; Eriş G., 1990, sf.705; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1498; TK.mad.1155/2.

510 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1497; Eriş G., 1990, sf.705; TK.mad.1154.

511 bak.Eriş G., 1990, sf.705; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1498; TK.mad.1155/4.

düşüklükte ise, alıcı malı teslim almak zorunda değildir[512].

Bu derecede kalite düşüklüğü olmadığı takdirde, alıcı, satış bedelinden bilirkişi tarafından belirlenecek bir miktarın indirilmesini isteyebilir[513]. Sözleşmede "tahminen" veya "kesin belirli miktar" gibi teslime ilişkin özel kayıt ve koşullar bulunduğu takdirde teslim şu kurallara göre yapılır: Sözleşme "tahminen" kaydını içeriyorsa, satılan mallar geminin bütün yükünü oluşturduğu takdirde kararlaştırılan miktardan yüzde on ve gemi yükünün bir kısmını oluşturduğu takdirde ise, yüzde beşden fazla veya eksik olarak teslim edilebilir[514]. Sözleşmede yazılı "kesin belirli miktar" kaydı, alıcıya sözleşmede belirlenmiş miktardaki malın tamamının talep hakkını verir; ancak yolculuk esnasında fire veya deniz hasarları sebebiyle doğan eksikten dolayı satıcı sorumlu değildir[515].

§ 19

TİCARET KANUNUMUZUN DENİZAŞIRI SATIŞ SÖZLEŞMELERİNİ DÜZENLEME TARZI ÜZERİNE DÜŞÜNCELER

Ticaret Kanunumuzun bugünkü düzenleme şekline göre; hukukumuzda denizaşırı satış sözleşmeleri hakkında nitelikleri açısından birbirinden çok farklı çeşitli kuralların uygulanması gerekmektedir: Borçlar Kanununun satışa ilişkin 182 nci ve izleyen maddeleri hükümleri ile Sözleşme Hukukunun (sözleşmelerin yapılması, butlanı, yorumu ve özellikle ifa ve ademi ifasına ilişkin) genel hükümleri;

---

512 bak.MK.mad.4.

513 bak.Eriş G., 1990, sf.706; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1498; Doğanay İ., 1990, sf.2735; TK.mad.1156; MK.mad.4.

514 bak.Eriş G., 1990, sf.707; TK.mad.1158/2.

515 bak.Eriş G., 1990, sf.708; TK.mad.1158/3.

Ticaret Kanununun ticari satışlara ilişkin 25 inci maddesi hükmüyle birlikte denizaşırı satış sözleşmeleri hakkındaki 1133-1158 inci maddeleri özel hükümleri ve son olarak bu hükümler yanında Ticaret Kanununun 1 inci ve 2 nci maddelerine göre ticari teamülde geçerli olan kurallar (ticari örf ve adet) sıralanmaktadır. Acaba hukukumuzun bu düzenleme şekli denizaşırı satış sözleşmelerinin bünyesine en uygun bir hal şekli midir? Bu soruyu aşağıda küçük bir karşılaştırmalı analiz yaparak cevaplandırmaya çalışacağız.

Kaynak İsviçre Kanununundan alınan Borçlar Kanunumuzun satışlarla ilgili hükümleri, kendi özellikleri içinde kapalı bir kurallar bütünü oluşturmaktadır. İsviçre Mezuatında özel hükümleri içeren ayrı bir Ticaret Kanunu olmadığından, ticari satışlarda ve dolayısıyla mesafe satışlarında da (İsviçre Borçlar Kanunundan, Borçlar Kanunumuza aynen geçirilen özellikle ticari satışlara ilişkin 104, 190, 191 ve 215 inci maddeleriyle birlikte) aynı hükümler uygulanagelmektedir. Özellikle tarafların çeşitli çıkarlarının ve dolayısıyla bunları sözleşmelere yansıtan iradelerinin ön planda hakim rol oynadığı ticari satışları düzenleyen kuralların esnek ve daha çok tamamlayıcı nitelikte (dispositif) yorumlayıcı hükümler olması, bu işlemlerin yapı ve nitelikleri gereğidir. Bundan dolayı modern mevzuat, genellikle satışları ve özellikle ticari satışları düzenlemeye çalışırken, mümkün olduğu kadar sınırlı hareket ederek sadece yorumlayıcı hükümlerin getirilmesi ile yetinmekte ve uygulamada teamüle (ticari örf ve adete) geniş yer bırakmaktadır. Kaynak İsviçre Borçlar kanununun yürürlüğe girdiğinden beri İsviçre'de ticari satışlara yukarıda sözü geçen Borçlar Kanununun satışa ilişkin hükümleri uygulanmakta ve uygulamadaki boşluklar, ayrı bir ticaret kanununun çeşitli özel hükümlerine gereksinme duyulmadan teamüle, ticari örf ve adete dayanan yerleşik ve düzenli mahkeme içtihatları ile doldurulmaktadır. Hatta İsviçre'de teamüller, ayrı bir ticaret kanununun özel hükümlerine gerek olmadığı ve var olan sistemin devamının zorunlu bulunduğu merkezindedir[516].

---

516 bak.Oftinger K., SJZ 10, sf.153.

Ticaret Hukukumuzun kaynağı olan Alman Ticaret Kanunu da ticari satışlar için sınırlı miktarda özel hükümler içermekte[517] ve burada da ana kaynağı Alman Medeni Kanununun satışa ilişkin[518] hükümleri oluşturmaktadır. İsviçre'de olduğu gibi Almanya'da da ticari satışlar (mevzuatın dar ve esnek olmayan sınırlı hükümleri dışında) teamüli kurallarla düzenlenmektedir. Alman Ticaret Kanununun 346. ncı maddesi hükmü ticari ilişkilerde geçerli teamüli kuralların dikkate alınmasını emretmekte ve bu ana hükme dayanarak ticari ilişkilerde gerek ulusal gerekse uluslararası teamüli kurallar geniş bir uygulama alanı bulmaktadır. Özellikle mesafe satışlarında geçerli uluslararası F.O.B., C.I.F. Ex Ship vs. gibi kurallar bunlardandır[519].

Bugün yürürlükte olan hukukumuzda ayrıca ticari hükümler bulunmasaydı, ticari satışlar ve özellikle denizaşırı satışlar için -İsviçre'de olduğu gibi- sadece Borçlar Kanunumuzun satışa ilişkin 182 nci ve izleyen maddeleri hükümleri uygulanacak ve uygulamadaki boşluklar Medeni Kanunun 1 inci maddesi hükmüne dayanarak ticari teamülde geçerli kurallarla doldurulacaktır. Eski Ticaret Kanunumuzda ise, ticari satışlara ilişkin hükümler hiç olmazsa oldukça toplu ve homojen bir bütün halinde bu kanunun "Bey'i ticari" faslında yer almaktaydı. Yeni Ticaret Kanunumuzun bugünkü düzenleme şeklinde ise; amaç, hükümlerin uygulanmasında kolaylığı sağlamak için mümkün olduğu kadar basitleştirilmiş ve bir bütün meydana getirmek olduğu halde, Kanun koyucunun bu amaçtan uzaklaştığını görmekteyiz. Şöyle ki: Ticaret Kanununun 25 inci maddesinin 1 inci fıkrası hükmüne göre ticari satışlara da Borçlar Kanununun satışlara ilişkin hükümleri aynı maddenin 1-4 üncü bentleri özel hükümleri yanında uygulanacaktır. Yine aynı maddenin 5 inci bendine göre denizaşırı satışlar hakkında 1133-1158 inci maddeler özel hükümleri saklıdır. Denizaşırı satışlara uygulanması gereken bu özel hükümler ise özellikle "F.O.B."

---

517 bak.HGB, 373 üncü vd.maddeleri; Gierke J.von., 1955, sf.474.

518 bak.BGB, 433 üncü vd.maddeleri.

519 bak.Schlegelberger-Gessler Hefermehl/Hil debrandt/Schöreder; 1955-1957, III, sf.1318 vd.

ve "C.I.F." satışlar için uluslararası Ticaret Odası Türkiye Milli Komitesince 1936 yılında, tespit edilen ve mevzuatımıza uygun sayılan "teamüllere dayanılarak" düzenlenmiştir[520]. Böylece bu uluslararası teamüli kurallar Ticaret Kanunumuzun 1133-1158 inci maddelerinde düzenlenmekle, mevzuatımızda "kanun hükmü"nü kazanmışlardır. Ancak; Ticaret Kanunumuzda deniz aşırı satışlara ilişkin sözü geçen maddeler hükümleri, bu uluslararası kurallarla karşılaştırılınca Ticaret Kanunumuzun hükümleriyle asılları olan bu uluslararası kurallar arasında birçok noktalardaki oldukça önemli farklar açıkça görülmektedir. Özellikle bunlardan Ticaret Kanunumuza geçirilmiş olanlar eksiktir ve bazı noktalarda açık değildir Kuşkusuz Ticaret Kanununu hazırlayanlar, bu konuda Türkiye'de uygulanagelen teamülü de göz önünde tutmuşlardır[521]. Ancak, bu takdirde sözü geçen hükümler Türkiye'nin iç ticaretinde geçerli işlemlerde uygulanacaktır, zira yabancı tacir bir "Fob" veya "Cif" şartı üzerine satış sözleşmesi yaparken bir irade beyanında bulunduğu takdirde daima uluslararası kuralları göz önünde tutmaktadır. Çünkü yabancı tacirin, bunların Türkiye'de ne yolda uygulandığını ve Türk Mevzuatını bilmesi olanaksız olduğu gibi, bilmeye de zorlanamaz. Böylece; dış memleketlerle olan ilişkilerde, yapılan satış sözleşmelerinin yorumunda kuşkusuz uluslararası kuralların göz önünde tutulması ve bu satış sözleşmelerinin (Ticaret Kanunumuzun 2 nci maddesi hükmüne dayanarak) bu kurallara göre yorumu gerekmektedir. Kaldı ki, bu uluslararası kurallar zamanla değişmekte olduğuna göre; bunların her değişmesinde Ticaret Kanunumuzun ilgili hükümleri uluslararası adetlere uyarsızlaşmaktadır.

---

520 bak.Hükümet gerekçesi No.41.
521 bak.Ibidem.

4. Kısım

§ 20

DENİZ ÖDÜNCÜ SÖZLEŞMESİ

I. TANIMI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

Ticaret Kanunumuz anlamında Deniz Ödüncü (Bondmerei, prêt à la grosse en cours de voyage, bottomry) deniz hukukuna özel ve belirli şart ve şekillere bağlı bir karz (ödünç) sözleşmesi olup; bununla kaptan istisnai hallerde kanunen kendisine tanınan yetkilere dayanarak[522] ödünç verene bir prim temin etmek karşılığında gemiyi, navlunu veya bunlardan birini veyahut birkaçını rehnetmek suretiyle ödünç para alır. Diğer yandan ödünç veren alacağını sadece rehin olan şeyler üzerinden ve ancak geminin ödünce sebep olan yolculuğunun biteceği yere ulaşmasından sonra istemek yetkisine sahiptir[523].

Ticaret Kanunumuzda da 20 madde içinde düzenlenen deniz ödüncü sözleşmesi bugünkü modern haberleşme tekniğinin ve pratik kredi olanaklarının ticaret hayatında oynadıkları önemli rol sebebiyle deniz ticaretinde eski önemini kaybetmekle beraber[524] bugün dahi bazı çok istisnai hallerde başvurulan bir kredi aracıdır.

Zamanımızın deniz ticaretinde, sadece donatanla bağlantısı kesilen geminin zorunluluk halinde para sağlayabilimesi gibi sınırlı bir ekonomik amaç güden deniz ödüncü sözleşmesinin temelinde, Roma Hukukunun deniz karzı (faenus nauticum) kurumu yatmaktadır[525].

---

522 bak.§ 7, V, b.

523 Kender R. - Çetingil E., 1992, sf.57; Başbuğoğlu T., 1988, sf.1500; Eriş G., 1990, sf.708; Doğanay İ., 1990, sf.2737;; Chorlaey-Giles, 1988,sf. 68; Rodiere,R.,1963, sf.62,79; Werner, A.R.,1964, sf.326-330; TK.mad.1159.

524 bak.Hükümet gerekçesi No.42.

525 bak.Abraham H.J., 1950, sf.133; Digesta XXII Kitabının II nci başlığı tamamen bu konuya ayrılmıştır. bak. Werner, A.R., 1964, sf. 326.

Roma Hukukunda, bir deniz seferine başlamadan önce donatan veya satıcı için genellikle bir sermaye temini aracı olarak kullanılan deniz ödüncü (faenus nauticum, pecunia trajecticia) ile bugünkünden daha kapsamlı bir amaç güdülmekte idi. Parayı veren şahıs alacaklı sıfatıyla bütün rizikoyu üzerine alır, borcun ve faizlerinin ödenmesi ise; bu amaçla temin edilen geminin veya malların salimen yerine ulaşması şartına bağlı tutulurdu[526]. Roma hukuku anlamında deniz ödüncü (faenus nauticum), taraflar arasında şahsi borç ilişkisi doğuran bir sözleşme olarak Ortaçağ Akdeniz ticaretinde asırlar boyunca taşımacılık girişimlerinde gerekli kredinin sağlanması için önemli bir rol oynamakla beraber (contrat à la grosse aventure), eski Cermen hukukunun etkisi altında gemi ve eşya üzerinde alacaklı lehine rehin hakkı doğuran bir hukuki ilişki niteliğini almış ve yeni çağlarda ise yerini yavaş yavaş gemi ipoteği veya mal rehni gibi modern kredi araçlarına ve deniz sigortalarına bırakmıştır[527]. Bugün yürürlükteki hukukumuzda ise deniz ödüncü sadece istisnai hallerde kaptan tarafından yapılabilecek rehinle temin edilen bir kredi işlemidir.

II. DENİZ ÖDÜNCÜNÜN KOŞULLARI

Deniz ödüncü; gemi, navlun ve yük karşılığı gösterilerek sağlanabilir. Bundan dolayı donatan veya yükle ilgili kişilerin çıkarları ile yakından ilgili ve bu kişileri bağlayıcı (yani borçlandırıcı) bir hukuki işlem olmasından ötürü bu kişilerin korunması amacıyla, içeriği bakımından (kaynak Alman Kanununda olduğu gibi) belirli koşullara bağlanmıştır. Bu bakımdan kaptan, gerek donatanın ve gerekse yükle ilgili kişilerin kanuni temsilcisi olarak deniz ödüncü sözleşmesi yapmaya yetkilidir[528]. Kaptan aynı zamanda geminin veya yükün ya da bunların her ikisinin de tek veya ortak maliki olsa bile veya ilgili

---

526 bak.Sohma R., 1926, sf.394, 395.

527 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.371 ve orada sözü geçen kaynaklar; Planitz H., 1949, sf.166.

528 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1279-1281; Doğanay İ., 1990, sf.2475, 2474, 2736; Eriş G., 1990, sf.326, 328, 708; TK.mad.1159/1.

kişilerin özel talimatları ile hareket etse dahi, varlığı zorunlu bulunan[529] bu koşullar şunlardır:

1- Geminin Bağlama Limanı Dışında Bulunması

Kaptan ancak; gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada ve geminin yolculuğu bitirebilmesi amacıyla bir deniz ödüncü sözleşmesi yapabilir. Geminin bağlama limanında bulunduğu sırada kaptanın bir deniz ödüncü yapma yetkisi söz konusu olamaz. Zira, donatanın, geminin bağlama limanında bulunduğu sırada kendisini bağlayıcı hukuki işlemleri bizzat yapması doğal ve asıldır. Oysa kaptana bu yetki, donatanla bağlantısının kesildiği (yani geminin bağlama limanı dışında bulunduğu) sırada ve geminin yolculuğunu selametle bitirebilmesi amacıyla verilmiştir[530]. Kaptan bu amaçla; geminin donatılması, yakıt ve kumanyasının tamamlanması veya gemi adamlarının ücret ve bakım gibi zorunlu gereksinimlerinin karşılanması için[531] ödünç para veya veresiye mal almaya ve bu gibi kredi işlemleri yapmaya yetkilidir[532].

2- Yolculuk Sırasında Yükle İlgililerin Çıkarlarının Korunması

Kaptan ancak; yolculuk sırasında sırf yükle ilgili olanların çıkarları gereği yükün korunması ve ileriye taşınması amacıyla bir deniz ödüncü sözleşmesi yapabilir[533]. Yükle ilgili şahısların (yani taşıtan, yükleten ve gönderilenin) kanuni temsilcisi sıfatıyla, bunların

---

529 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1500; Doğanay İ., 1990, sf.2738; Eriş G., 1990, sf.710; TK.mad.1159/2.

530 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1501; Doğanay İ., 1990, sf.2739; Eriş G., 1990, sf.710; TK.mad.1160/1.

531 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1279; Doğanay İ., 1990, sf.2475-2476; Eriş G., 1990, sf.326; TK.mad.897.

532 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1281; Doğanay İ., 1990, sf.2477; Eriş G., 1990, sf.328; TK.mad.988.

533 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1501; Doğanay İ., 1990, sf.2477; Eriş G., 1990, sf.710; TK.mad.1166/2.

çıkarlarını korumak için kaptan, yolculuğun devamında mümkün olan dikkat ve özenle yüke bakmakla yükümlü olup[534], bir kaybın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemler almak zorundadır[535]. Bu önlemler özellikle; yükün tamamen veya kısmen boşaltılması, satılması yahut korunması ve daha ileri götürülmesi, zoralım ve el koyma hallerinde gerekli takip işleri olup, bu hususta yapılması gerekli masrafları karşılamak üzere kaptan, gerekli parayı temin için deniz ödüncü almaya yetkilidir[536]. Navlun sözleşmesi, Ticaret Kanununun 1082 nci ve izleyen maddeleri gereğince hükümden düşse dahi kaptanın, geminin kaybından sonra da yükle ilgililerin çıkarlarını koruma konusunda yukarıda söz konusu edilen yükümlülükleri devam eder[537]. Bu gibi hallerde kaptan, yalnız başına yükü rehnetmeye yetkilidir; zira deniz ödüncü, yükün korunması için yapılan zorunlu masrafların karşılanması için alınmaktadır. Buna karşılık diğer bütün hallerde yük, ancak gemi ve navlun ile birlikte deniz ödüncüne karşılık rehnedilebilir[538].

3- Navlun Üzerine Deniz Ödüncü

Navlun üzerine deniz ödüncü sözleşmesi yapılabildiği gibi[539] yolculuğun henüz başlanmamış kısmına ait navlun üzerine de deniz ödüncü alınabilir[540]. Bundan başka, navlun üzerine deniz ödüncü ancak, navlun deniz rizikosuna maruz bulunduğu sürece alınabilir[541].

---

534 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1286; Doğanay İ., 1990, sf.2483; Eriş G., 1990, sf.333; TK.mad.995.

535 Ibidem.

536 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1281; Doğanay İ., 1990, sf.2477-2484; Eriş G., 1990, sf.333; TK.mad.988, 995/3, 1002.

537 bak.Eriş G., 1990, sf.564; TK.mad.1086.

538 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1501; Doğanay İ., 1990, sf.2739; Eriş G., 1990, sf.710; TK.mad.1160/2.

539 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1500; Doğanay İ., 1990, sf.2737; Eriş G., 1990, sf.708; TK.mad.1151/1.

540 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2740; Eriş G., 1990, sf.710; TK.mad.1160/3.

541 bak.Doğanay İ., 1990, sf.2740; Eriş G., 1990, sf.710; TK.mad.1160/4, 1139 vd. ayrıca bak.§ 27 vd.

Fakat navlun belirtilmeksizin sadece gemi üzerine deniz ödüncü alınmışsa, bu takdirde navlun rehne dahil değildir. Ancak gemi ve yük üzerine ödünç alınmış olup da sözleşmede açık olarak belirtilmemişse, navlun rehne dahil sayılır[542].

4- Deniz Ödüncü Primi

Deniz ödüncü sözleşmesi ile alacaklıya, borcun ödenmesinden ayrı olarak bir de prim (bordmerei, profit maritime) sağlanarak durum deniz ödüncü belgesine yazılır[543]. Bu prim asıl borcun faizinden ayrı olarak kararlaştırılabileceği gibi, faizle birlikte olarak örneğin ödüncün belirli bir yüzdesi şeklinde ya da zaman üzerinden belirlenmektedir. Hukukumuza göre deniz ödüncü priminin haddini taraflar serbestçe belirleyebilirler[544].

Prim haddinin belirlenmesinde şüphesiz yapılan yolculuğun zaman ve yer bakımından taşıdığı rizikonun büyüklüğü de önemli rol oynar. Bununla beraber, prim haddinin belirlenmesinde ortaya çıkan uyuşmazlıklarda Borçlar Kanunun gabin, hata ve hile hallerine ilişkin 21 inci, 23 üncü ve izleyen maddeleri de uygulanır.

III. ŞEKİL ŞARTLARI

Deniz ödüncü kaptan tarafından ve ona tanınan yetkilere dayanılarak[545] istisnai zorunluluk hallerinde alınabileceğine göre, deniz ödüncü sözleşmesinin yapılması (donatan ve yükle ilgilileri bağlayıcı bir hukuki işlem olmasından dolayı, bu kişilerin çıkarlarını korumak amacıyla) belirli kayıt ve koşullara bağlanmıştır.

1- Zorunluluk Halinin Belgelenmesi

Deniz ödüncü işlemine girişilmeden önce ve deniz ödüncü

---

542 Doğanay İ., 1990, sf.2740; Eriş G., 1990, sf.710; TK.mad.1160/3.

543 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1503; Eriş G., 1990, sf.712; TK.mad.1164.

544 bak.Eriş G., 1990, sf.711; TK.mad.1162.

545 bak.§ 20, II'de sözü geçen.

senedinin düzenlenmesinden önce; bu kredi işleminin yapılmasındaki zorunluluğun belgelenmesi gerekir. Bu zorunluluğu belgelendirmeye yetkili resmi makam, geminin bulunduğu yerdeki Türk Konsolosluğu, bulunmadığı takdirde senedin düzenlendiği yerdeki mahkeme ve bu da yoksa yetkili liman başkanlığıdır. Bunun da bulunmaması halinde, zorunluluk hali bütün gemi subayları tarafından yazılı olarak bir tutanakla belgelendirildiği takdirde kaptanın, yapmış olduğu deniz ödüncü sözleşmesine yetkili bulunduğu kabul edilir; bununla beraber bunun aksi her türlü delil ile kanıtlanabilir[546].

2- Sözleşmenin Düzenlenme Şekli

Ticaret Kanunumuz anlamında deniz ödüncü sözleşmesi, kaptan tarafından düzenlenerek imzalanması gereken bir belgeyle yapılan şekle bağlı bir sözleşme olup[547] şu hususları içermesi gerekir: Alacaklının adı ve soyadı, borcun anaparası, primin haddi, rehin edilen şeyler, geminin ve kaptanın adı ve soyadı, deniz ödüncünün hangi sefer için yapıldığı, borcun ödeneceği zaman ve yer, zorunluluk hallerinin nelerden ibaret olduğu, senedin düzenlendiği yer ve tarihi ve kaptanın imzası belgede bulunmalıdır. Belgede özellikle deniz ödüncü senedi olduğunu belirten bir ibarenin bulunması şart olduğu gibi, talep edildiği takdirde, kaptanın imzasının notere onaylattırılması gerekir[548]. Diğer yandan, deniz ödüncü senedi; aksi taraflarca kararlaştırılmış olmadıkça, ödünç verenin isteği üzerine alacaklının emrine veya sadece emre yazılı olarak düzenlenir. Bu son halde "emre" ibaresi, deniz ödüncü veren emrine demektir[549]. Deniz ödüncü senedi, deniz ödüncü verenin isteği üzerine birden çok örnek olarak da düzenlenebilir. Bu takdirde kaç örnek düzenlendiğinin de her bir örnekte ayrıca gösterilmesi gerekir[550].

---

546 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1502; Eriş G., 1990, sf.710; TK.mad.1161.

547 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1502; Doğanay İ., 1990, sf.2740; Eriş G., 1990, sf.711; TK.mad.1163.

548 bak.Eriş G., 1990, sf.712; TK.mad.1164.

549 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1504; Eriş G., 1990, sf.713; TK.mad.1165.

550 bak.Eriş G., 1990, sf.713; TK.mad.1166.

3- Şekil Şartlarına Uyulmaması

Deniz ödüncü sözleşmesinde kanunun belirlediği şekle uyulmadığı takdirde yapılan işlem hükümsüz değil, geçerlidir. Fakat kaptan tarafından yapılan sıradan bir kredi işleminin sonuçlarını doğurur. Yani alacaklı sıradan bir kredi işlemi yapmış olsaydı hangi haklara sahip olacak idiyse, sadece bunlara sahip olur ve deniz ödüncü sözleşmesinden doğan rehin hakları söz konusu olamaz[551].

IV. DENİZ ÖDÜNCÜ SÖZLEŞMESİNİN HÜKÜMLERİ

1- Vade Ve Faiz

Alınan deniz ödüncünün vadesi yani borcun ne zaman ödeneceği taraflarca deniz ödüncü senedinde belirlenir. Senette bu hususta bir hüküm bulunmadığı takdirde, deniz ödüncü borcunun ilgili yolculuğun varma limanında ve geminin bu limana ulaşmasından itibaren sekiz gün içinde ödenmesi gerekir[552] ve vade gününden itibaren faiz işler[553]. Ayrıca faiz haddi belirlenmemişse, kanuni temerrüt faizi %30'dur[554]. Vadesi gelen deniz ödüncü borcu, senedin yetkili hamiline ve bedelinin alındığını gösteren kaydı içeren örneğinin geri verilmesi karşılığında ödenir[555]. Deniz ödüncü senedi birçok örnek halinde düzenlenmiş olup

---

551 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1503; Doğanay İ., 1990, sf.2740; Eriş G., 1990, sf.711; TK.mad.1163.

552 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1505; Doğanay İ., 1990, sf.2742; Eriş G., 1990, sf.714; TK.mad.1167.

553 Ibidem. şunu belirtelim ki BK.nun 83 üncü maddesinde 3678 sayılı kanunla -RG.23.11.1990- maddenin 3.fıkrasında yapılan değişiklikle yabancı para borcu söz konusu olduğu takdirde, borçlu vade tarihinde veya fiili ödeme gününde rayice göre Türk parası ile ödenmesini isteyebilir.

554 Kanuni Faizi ve Temerrüt Faizini düzenleyen 3095 sayılı Kanununla olağan kanuni temerrüt faizi %30 olarak belirlenmiş ancak ticari işlerde alacaklının dilediği takdirde halinde Merkez Bankasınca uygulanan reeskont kredi faizi oranında temerrüt faizi isteyebilmesi oylanağı da sağlanmıştır. Keza yabancı para borçları hakkında da anılan Kanunun 4/a maddesi uyarınca sözöleşme konusu yabancı para için Devlet bankalarınca uygulanan en yüksek orandaki mevduat faizi oranında temerrüt faizi istenilebilmesi olanaklıdır.

555 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1505; Eriş G., 1990, sf.714; TK.mad.1168.

da, bütün yetkili hamiller başvurdukları takdirde bunların hepsi reddedilir. Deniz ödüncüne karşılık rehin edilen şeylerin kurtarılması söz konusu ise para resmi bir vezneye veya güvenli bir bankaya yatırılarak başvuran senet hamilleri, sebepleri ile bunlardan haberdar edilir[556].

2- İhtiyati Ve İcrai Haciz

Deniz ödüncü alacaklısına ne ortak ne de özel avaryadan pay düşmez[557]. Deniz ödüncü alacaklısı yüksek bir prim karşılığı deniz rizikosunu göze almaktadır. Bundan dolayı bu yüksek prim rizikosuna da katlanması gerekir. Bu bakımdan bugünkü modern hukukun deniz ödüncü kurumu, Roma Hukukundaki aslı olan "faenus nauticum"a benzemektedir[558]. Ancak zamanımızda bu riziko; gemilerin teknik niteliklerinin üstünlüğü ve modern taşıma tekniğinin gelişmişliği bakımlarından, Roma Hukukunda söz konusu olan rizikoya göre çok daha küçüktür.

Deniz ödüncü alacaklısının katlandığı bu rizikoya karşılık, deniz ödüncüne karşı teminat olarak rehnedilen (gemi, navlun ve yük gibi) şeylerin her biri, alacağın tamamına karşılık oluşturarak alacaklının çıkarlarını korumaktadır. Böylece, deniz ödüncü sözleşmesi ile meydana gelen hukuki ilişki; rehinle sağlanan yani aynî haklara ilişkin sonuçlar doğuran bir borç ilişkisi niteliğini almaktadır. Ancak burada rehinin güvence fonksiyonunun gerçekleştirilmesi için alacaklıya; gemi, deniz ödüncü ile ilgili yoluculuğunda varma limanına ulaşınca, alacağa karşı rehnedilmiş şeylere ihtiyati haciz koydurma yetkisi tanınmıştır. İcra ve İflas Kanununun 257 nci maddesi hükmünce verilmesi gereken ihtiyati haciz kararına dayanak olmak üzere alacaklı, mahkemeye sadece deniz ödüncü sözleşmesini ibraz ederek haciz sebepleri hakkında ayrıca

---

556 bak.Eriş G., 1990, sf.715; TK.mad.1169.

557 Ibidem.

558 bak.§ 20, I.

kanıt göstermek zorunda değildir[559].

3- Alacaklının Rehin Hakkı

Deniz ödüncü sözleşmesine dayanan alacak rehinle güvence altına alınmış bir alacak olduğuna göre, deniz ödüncü borcu vadesinde ödenmediği takdirde, alacaklı alacağını deniz ödüncüne karşı rehnedilen (gemi, navlun ve yük gibi) şeyler üzerinden tahsil etmek yetkisine sahiptir.Bu konuda rehnin paraya çevrilmesi konusunda İcra ve İflas Kanununun 145 inci ve izleyen maddeleri hükümleri uygulanır[560]. Burada takip isteğine muhatap, gemi ve navlun hakkındaki takip için kaptan veya donatandır[561] ve kaptan aleyhine verilmiş olan hüküm donatan aleyhine de verilmiş sayılır[562]. Yük hakkındaki takibin ise, malların tesliminden önce kaptana karşı yapılması gerekir. Deniz ödüncü için rehnedilen yükü iyiniyetle iktisap eden üçüncü kişi korunmuş olup, alacaklı iyiniyetli üçüncü kişiye karşı takip talebinde bulunamaz[563]. Diğer yandan malın rehnedilmiş olduğunu bilerek teslim alan (kötüniyetli) gönderilen, alacaklıya karşı ve onun kaybı oranında sorumludur[564]. Gemi yola çıkmadan deniz ödüncü ile ilgili yolculuktan vazgeçildiği takdirde alacaklı, primin buna uygun bir şekilde indirilmesine razı olması koşulu ile sözleşmenin yapıldığı yerde ödünç verilen paranın derhal kendisine ödenmesini isteyebilir[565]. Yolculuk varma limanından başka bir limanda bittiği takdirde borç, prim indirilmeden bu son limandan sözleşmede belirlenmiş süre sonunda ve böyle bir süre

---

559 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1506; Doğanay İ., 1990, sf.2743; Eriş G., 1990, sf.715; TK.mad.1171/3.

560 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1508; Doğanay İ., 1990, sf.2745; Eriş G., 1990, sf.718; TK.mad.1176/1.

561 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1508; Doğanay İ., 1990, sf.2745; Eriş G., 1990, sf.718; TK.mad.1176/2.

562 Ibidem.

563 bak.Başbuğoğlu T., 1988, sf.1508; Doğanay İ., 1990, sf.2745; Eriş G., 1990, sf.718; TK.mad.1176/2.

564 bak.Eriş G., 1990, sf.719; TK.mad.1177.

565 bak.Eriş G., 1990, sf.719; TK.mad.1178/1.

belirlenmemişse geminin bu limana ulaşmasından itibaren sekiz günlük ödeme süresinin geçmesinden sonra ödenir[566].

4- Kaptanın Koruma Yükümlülüğü

Kaptan deniz ödüncüne karşı rehnedilen şeylerin korunmasını sağlamakla yükümlü olup, ivedi ve zorunlu sebepler olmadıkça rizikoyu arttıracak bir davranışta bulunamaz. Aksi halde kaptan, bu kurala aykırı davranışından doğacak zararlardan deniz ödüncü alacaklısına karşı sorumlu olup, donatanın emir ve talimatına uymuş olması dahi kendisini bu sorumluluktan kurtaramaz[567]. Bundan başka kaptan, alacaklının çıkarları gerektirmediği halde keyfi olarak rizikoyu arttıramaz. Aksi halde deniz ödüncü borcundan dolayı rehnedilen şeyler üzerinden alacağın tahsil olunamaması oranında alcaklıya karşı şahsen sorumlu olur[568]. Kaptan ayrıca, alacak ödenmeden veya güvence alınmadan yükün teslim edilmesinden dolayı da alacaklıya karsı teslim zamanında elde edilecek çıkarlar oranında şahsen sorumludur[569].

---

566 Ibidem.

567 bak.Eriş G., 1990, sf.716; TK.mad.1172.

568 Ibidem.

569 bak.Eriş G., 1990, sf.717-718; TK.mad.1174.

5. Kısım

§ 21

DENİZ TİCARETİNDE ARACILIK SÖZLEŞMELERİ

I. GENEL OLARAK

Deniz ticaretinin çeşitli faaliyetlerine ilişkin işlemlerin yapılmasında ve dolayısıyla deniz ticaret sözleşmelerinin oluşmasında (kara ticaretinde olduğu gibi) aracılık yapan belirli bazı meslek gruplarının önemli rol oynadığı görülür. Denizaşırı satışlara, deniz kredisi sağlanmasına, gemilerin veya gemi paylarının satışına, denizde kurtarma ve yardım işlerine ve özellikle taşıma işlerine konu olan sözleşmelerin yapılmasında bu meslek gruplarının ifa ettikleri aracılık fonksiyonu, yapılan işin niteliğine göre "Tellallık" (simsarlık), "Acentalık" veya "Komisyonculuk" olarak nitelendirilmektedir.

Donatan firmalarla, denizaşırı satış veya taşıma işleriyle uğraşan ticari kurumların bağımsız yardımcıları olarak faaliyette bulunan tellal, acente veya komisyoncu gibi kişilerin bu aracılık faaliyetlerini düzenleyen kurallar genel hüküm olarak kısmen Borçlar Kanunumuzda (BK.mad.404-409) ve özel hüküm olarak da Ticaret Kanununun 1 inci kitabının 7 ve 8 inci fasıllarıyla (TK.mad.100-134), 3 üncü kitabının 6 ncı faslının 4 üncü ayırımında (TK.mad.808-815) yer almaktadır. Deniz ticaret sözleşmelerinin yapılmasında tellallık, acentalık ve komisyonculuk işlerinin ortak özellikleri "aracılık faaliyeti" olmakla beraber, her üç tür faaliyet tarzı farklı özellikleriyle birbirinden ayrılır.

II. DENİZ TİCARETİ TELLALLIĞI (BROKERLIK)

Hukumuza göre tellal (simsar), taraflardan hiçbirine (ticari mümessil, ticari vekil ya da acenta gibi bir sıfatla) devamlı olarak bağlı kalmaksızın ücret karşılığı ticaret sözleşmelerinin yapılmasında aracılık yapmayı meslek edinen kimsedir (TK.mad.100/1). Tellâlın bu aracılık

yapma işi, sözleşmelerin yapılması olanağını hazırlamak veya sözleşmelerin yapılmasına ve yerine getirilmesine aracılık etmekten ibarettir (BK.mad.404/1). Deniz ticaretinde donatan firmalarla denizaşırı satış veya taşıma işleriyle uğraşan ticari kurumların özellikle bağlama limanı dışında, yabancı limanlarda diğer kişilerle yapılan hukuki işlemlerde ve özellikle gemilerin gümrük işlemlerinin tamamlanmasında temsilci veya aracı olarak faaliyette bulunan güvenilir kişilerin hizmetlerine daima gereksinme duyulur. Bu hizmet (Ticaret Kanununun 12/12 nci ve 100 üncü ve izleyen maddeleri anlamında) tellâllıkla uğraşan kurumlar tarafından görülür. Örneğin çarter sözleşmeleri genellikle broker denilen bu kişiler aracılığıyla yapılır.

Böylece deniz ticaretinde tellâllık sözleşmesinin konusu, bağımsız olarak hareket eden tellâl (simsar) tarafından karşılıklı anlaşma üzerine taraflar arasında deniz ticaret sözleşmelerinin yapılması olanağını hazırlamak veya bu sözleşmelerin yapılarak yerine getirilmesine ücret karşılığı aracılık etmekten ibaret bir "aracılık işi"dir. Bu bakımdan esas sözleşme (yani asıl deniz ticaret sözleşmesi) kural olarak bizzat tellâl tarafından değil, taraflarca (yani asıl sözleşen taraflar arasında) yapılır ve uygulanır[570]. Hukukumuza göre tellâllık vekaletin özel bir türüdür. Bundan dolayı genel olarak vekalete ilişkin hükümler tellâllık konusunda da uygulanmakla beraber (BK.mad.404/2), deniz ticareti tellâllığı Ticaret Kanununun bazı özel hükümlerine de tabidir (TK.mad. 12, 100 vd.).

III. DENİZ TİCARETİ ACENTALIĞI

Hukukumuza göre acenta, bir sözleşmeye dayanarak (ve fakat ticari temsilci, ticari vekil, satış memuru veya eleman gibi bağlı bir sıfatı olmaksızın) belirli bir yer veya bölgede devamlı olarak ticari bir işletmeyi ilgilendiren sözleşmelerde aracılık etmeyi veya bu sözleş-

---

570 Navlun sözleşmesinde tellâl durumunda bulunan ve donatanın acentası da olmayan aracı-komisyoncu, emteanın zarara uğraması nedeniyle açılacak davada taraf değildir. Y.11.HD. 24.12.1985, E.7188, K.7280, BATIDER, Haziran 1985, C.XIII, S.1, sf.182.

meleri işletme adına yapmayı meslek edinen kimsedir (TK.mad.116/1). Donatan firmalarla denizde taşıma işleriyle uğraşan ticari kurumların, diğer kişilerle yaptıkları hukuki işlemlerde aracı veya temsilci sıfatıyla ve özellikle devamlı olarak faaliyette bulanan yardımcı (ve güvenilir) kişilerin hizmetine de büyük gereksinim bulunmaktadır. Bu hizmeti devamlı olarak yukarıda sözü geçen deniz simsarı (tellâl) göremez; zira tellâlın faaliyeti birbirinden ayrı ve hatta birçok kişilerle yapılan çeşitli aracılık işlemlerinden ibaret olup, bunlar dışında tellâlla taraflar arasında devamlı bir sözleşme bağlantısı (hukuki ilişki) söz konusu değildir. Bundan dolayı bu boşluğu, sözü geçen kurumlarla sözleşmeye dayanan sürekli bir bağla daha sıkı bir ilişki kuran "deniz acentası" doldurur. Acenta yerli veya yabancı donatan firmalar hesabına ve kendi adına sözleşmeler yapmaya yetkili kılınabileceği gibi, Türkiye'de merkez ve şubeleri bulunmayan yabancı donatan firmalar nam ve hesabına da memleket içinde hukuki işlem yapabilir (TK.mad.117). Yerli veya yabancı olsun donatan firmalarla denizde taşıma işleriyle uğraşan ticari kurumların şubelerine de her ne kadar uygulamada acenta denmekte ise de; bunlar hukuki yönden Ticaret Kanunumuzun 116 ncı maddesi anlamında birer acenta değil, bir merkezden yönetilen ticari işletmelerin o merkeze bağlı birer şubeleridir (TK.mad.42).

Acenta ile iş sahibi donatan veya taşıma firması (taşıyan) arasındaki hukuki ilişkilerde Ticaret Kanununun 116 ncı ve izleyen maddeleri hükümleri uygulanır. Ancak bu hükümlerin uygulanması olanaklı bulunmayan tipik hallerde ise: Deniz ticaretinde sadece aracılık faaliyetinde bulunan acentalar hakkında Ticaret Kanunumuzun tellâllığa ilişkin 100 üncü vd. maddeleri hükümleri[571] yalnız donatan veya taşıma firmaları namına sözleşme yapan acentalar hakkında ise Borçlar Kanununun komisyona ilişkin 416 ncı vd. maddeleri hükümleri[572] ile genel olarak Borçlar Kanununun vekalete ilişkin 386 ncı ve izleyen maddelerinin uygun hükümleri uygulanır (TK.mad.116/2). Bu hükümler çerçevesinde deniz acentası aracılıkta bulunduğu veya yaptığı

---

571 bak.§ 23, II.

572 bak.§ 23, IV.

sözleşmelerden[573] çıkacak uyuşmazlıklarda aktif ve pasif dava ehliyetine sahip olup müvekkili namına dava açabileceği[574] gibi kendisine karşı da müvekkiline izafetle[575] dava açabilir[576]. Acentaların müvekkilleri adına yaptıkları veya yapılmasına aracılık ettikleri sözleşmelerden doğan hak ve borçlar müvekkiline ait olacağı gibi bu sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar dolayısıyla acenta sıfatıyla müvekkilleri namına açtıkları veya gene bu sıfatla aleyhlerine açılan davalarda acenta hakkında değil müvekkil hakkında karar verilmesi gerekir. Başka bir ifade ile hak sahibinin hakkını acentadan almasına olanak verecek biçimde hüküm verilemez[577].

---

573 Acentenin hasım gösterilebilmesi için uyuşmazlığın donatan adına yaptığı sözleşmeden doğmuş olması gerekir. Uyuşmazlığın çatmadan (haksız fiil) doğması durumunda husumet acentaya düşmez. Y.11.HD. 24.2.1984, 893/101, BATIDER, C.XII, S.2-3, sf.165.

574 Vapur acentası sıfatıyla çatmadan doğan zarar ve ziyanın tahsilini isteyen acentanın dava ikame ehliyetini kabul etmek gerekir. Y.TD. 1.3.1968, E.67/1614, K.68/1442, Doğanay İ., 1981, C.I, sf.457 dipnot 538.

575 Donatandan bahsedilmeksizin doğrudan acentaya karşı dava açılamayacağı gibi esasen haksız fiillerde donatana izafeten dahi acenta aleyhine dava açılamaz. Y.11.HD. 14.11.1986, 6014/977 Okçuğolu Y., Yargıtay Kararları ve Karşıoylarım, Ankara, 1991, sf.16; Doğrudan acenta aleyhine açılan davanın husumetten reddi gerekir.Y.11.HD. 19.12.1989, E.88/9854, K.89/7323, a.g.e., sf.172.

576 Ancak davalının acenta olduğu iddiasının araştırılması ve bu hususun ispat olunmaması halinde davanın husumetten reddine karar verilmelidir. Y.TD. 19.3.1972, 763/2160 Doğanay İ., 1981, C.I, sf.457 dipnot 540; Y.11.HD. 9.10.1989, E.878/7717 K.89, Okçuoğlu Y., 1991, sf.170. Okçuoğlunun karşı oyuna göre davanın husumetten reddi yerine asile (donatana) tebliğ ile davaya devam edilmelidir.

577 Y.HGK. 14.2.1968 E.84/11, K.86/135; Karar infazının dahi acenta değil donatan istenebileceğine dair Y.12.HD. 2.3.1984 4137/6386 Aybay G., 1986, sf.24; Y.11.HD. 22.1.1991 E.89/340, K.91/89, BATIDER, 1992, C.XV, S.3, sf.172; Y.11.HD. 2.1.1991 E.88/8244 K.91/219 YKD Eylül, 1991, sf.1349. Daha önceleri Yargıtay aksi yönde bazı kararlar vermiş (bak.Aybay G., 1986, sf.5-10) ve bunlar ciddi tartışma ve eleştiri konusu olmuştur. Kalpsüz T., Müvekkillerine İzafeten Acentalara Karşı Dava Açılması, BATIDER, 1983, C.XII, S.1, sf.1; Çağa T., Acentalar Aleyhine Müvekkillerine İzafeten Açılan Davalarda Sadır Olan İlamların İcrası, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu , Ankara, 1984, sf.3 vd.

IV. DENİZ TİCARETİ KOMİSYONCULUĞU

Deniz ticaretinde, denizaşırı satışlarda ve taşıma işlerinde olmak üzere iki çeşit komisyonculuk faaliyeti göze çarpmaktadır. Fakat mevzuatımızda, bundan önce sözü geçen tellâllık ve acentalık gibi aracılık işlerinde olduğu üzere, deniz ticaret komisyonculuğuna ilişkin özel hükümler konulmuş değildir. Alım-satım işleri komisyonculuğu için Borçlar Kanununun 416 ncı vd. maddeleri hükümleri ile taşıma işleri komisyonculuğu için de Ticaret Kanununun 808 inci vd. maddeleri hükümlerinin uygulanması gerekir. Bundan dolayı her iki çeşit deniz ticareti komisyonculuğunun özelliklerinin (genel hatlarıyla) ayrı ayrı incelenmesi gerekir.

1- Denizaşırı Satışlarda Komisyonculuk

Denizaşırı satışlarda komisyonculuk faaliyetinde komisyoncu, ücret karşılığı kendi namına ve müvekkil hesabına mal alım-satım işlerini üzerine alan kimsedir (BK.mad.416/1). Deniz ticaretinde ise komisyoncu, denizaşırı satışlarda bu işi ücret karşılığı ticari işletmeler hesabına bir meslek olarak gören kimsedir. Hukuki niteliği bakımından komisyon, vekaletin özel bir şeklidir. Bundan dolayı komisyon sözleşmeleriyle meydana gelen hukuki ilişkilere komisyona ilişkin özel kurallar yanında vekalet hükümleri de uygulanır (BK.mad.416/2).

Komisyoncunun yükümlülüklerine gelince: Bir vekil olarak hareket eden komisyoncu yaptığı alım-satım işleminin gidişi ve icrası hakkınıda müvekkiline bilgi vermek zorundadır (BK.mad.417). Komisyoncu satılmak üzere kendisine gönderilen malı özenle korumak ve göze çarpan bozukluğunu tespit ettirmekle yükümlüdür. Aksi halde ihmalinin neden olduğu zararlardan sorumludur (BK.mad.418). Aynı şekilde komisyoncu, malı müvekkilinin belirlediği bedelden aşağıya sattığı takdirde, zorunluluk bulunduğunu ve kusuru olmadığını kanıtlamadıkça bedelin eksiğini tazmin eder (BK. mad.419). Bundan başka komisyoncu deniz ticaretinde işlerini ticari bir meslek olarak yürüttüğü için; hakkında tacirlere ait hükümler geçerli olduğundan,

bütün mesleki faaliyetlerinde basiretli bir işadamı gibi hareket etmekle yükümlüdür (TK.mad.20).

Kendisine verilen işi yapan komisyoncu ücrete hak kazanır (BK. mad.423). Ayrıca komisyoncu, müvekkilinin çıkarları için yaptığı bütün masrafları faiziyle birlikte isteyebilir (BK.mad.422). Bundan başka komisyoncu, sözü geçen haklarının garantisi olarak sattığı malın bedeli ile aldığı mal üzerinde hapis hakkına sahiptir (BK.mad.425).

2- Denizde Taşıma İşleri Komisyonculuğu

Taşıma işleri komisyoncusu, ücret karşılığı kendi namına ve bir müvekkil hesabına denizde eşya taşıtmayı meslek edinen kimsedir (TK. mad.808/1). Taşıma işleri komisyoncusunun faaliyeti, kendi nam ve müvekkili hesabına eşya taşıtmaktan ibaret olduğuna göre, eşya taşıma işlerinde üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde taşıma komisyoncusu taşıtan durumundadır. Bundan dolayı komisyon sözleşmesi ile eşyanın taşınmasına ilişkin hususlarda özel hükümler olarak navlun sözleşmesi hükümlerinin, denizde taşıma işleri komisyonculuğuna da uygulanması gerekir (TK.mad.808/2). Taşıma işleri komisyoncusu kendi namına ve müvekkili hesabına iş gördüğü için, komisyoncu ile hesabına iş gördüğü kişi arasındaki hukuki ilişkinin dayanağı olan sözleşme, niteliği bakımından vekaletin özel bir türüdür. Bundan dolayı tarafların karşılıklı hakları ve borçları yönünden sözü geçen özel hükümler yanında vekalet hükümleri uygulanır (BK.mad.416/2).

Taşıma işleri komisyoncusunun borç ve yükümlülükleri özel bir nitelik göstermektedir: Komisyoncu, taşıma sözleşmesi hükümlerini yerine getirirken, özellikle taşıyıcıları ve ara komisyoncuları seçerken "tedbirli bir tacir gibi" hareket etmekle yükümlü olduğu gibi, müvekkilinin çıkarlarını gereken özenle korumak ve talimatına uymak zorundadır (TK.mad.809/1). Bundan başka komisyoncu, taşıyıcı ile sözleşme yaptığı miktardan fazla bir taşıma ücretini müvekkili hesabına geçiremez (TK.mad.809/1) ve kusuru ile taşıyıcılara karşı olan rücu hakkını kaybettiği takdirde, rücu hakkı kalmadığından müvekkiline

karşı sorumluluktan kurtulamaz (TK.mad. 809/3).

Kendisine verilen taşıma işini yapan komisyoncu ücret istemeye hak kazanır. Ücretin ne zaman muaccel olacağı konusunda esas, sözleşmenin hükümleridir (TK.mad.810). Bundan başka komisyoncu, eşyanın taşıma masraflarıyla komisyon ücreti ve avans alacaklarından dolayı müvekkiline karşı; eşya ve eşyayı temsil eden (taşıma senedi, konişmento, tevdi makbuzu vs. gibi) mal belgelerini eli altında bulunmak (yani eşyaya hükmen zilyet olmak)[578] koşuluyla, eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir (TK.mad.811). Komisyoncunun, taşıyıcının ücretini bizzat ödemesi halinde; taşıyıcının hakları komisyoncuya geçer (TK.mad.813). Komisyoncu ile müvekkili arasında taşıma komisyonculuğu sözleşmesinden doğan bütün davalar bir senelik "zamanaşımı"na tabidirler (TK.mad.815).

V. DİĞER YARDIMCI FAALİYETLER

Deniz ticareti sözleşmelerinin yapılmasında ve yerine getirilmesinde yukarıda sayılan aracılık faaliyetlerinin yanında bu sözleşmelerin yerine getirilmeleri hususunda yardımcı faaliyetler de yapılmaktadır.

1- Yükleme Ve Boşaltma Müteahhitleri (Stevedore'lar)

Yükleme ve boşaltma işleri doğrudan doğruya taşıtan veya yükleme boşaltmanın yük sahibine ait olacağı kararlaştırılmışsa yük sahibi tarafından çalıştırılan liman işçileri (dokerler) eliyle yapılır ya da bu işleri üzerine alan uzman firma olan yükleme ve boşaltma müteahhidi (stevedore)[579] tarafından yürütülür. Birinci halde bir hizmet sözleşmesi ikinci halde ise bir eser sözleşmesi söz konusudur. Ülkemizin bir çok limanında yükleme ve boşaltma işleri T.Denizcilik İşletmeleri Kurumuna veya T.C.Devlet Demir Yolları İşletmesine bir tekel hakkı olarak verilmiştir. Sözü geçen kurumlarla ilgililer arasındaki ilişkinin eser sözleşmesi hükümlerine tabi olması gerekir.

---

578 bak.MK.mad.890; § 12, I - III.

579 bak.Maraist L.M., 1992, sf.26.

2- Motorcular (Acconier'ler)

Bunun yanısıra istif işleri de bazı özel istifçiler aracılığıyla yapılır. Ayrıca yüklerin deniz motorları ile gemiye ya da gemiden rıhtıma kadar taşınması gerekirse bu işler motorcu (acconier) denilen kimselerin yardımına gereksinim doğurur. Taşınan malların deniz, kara veya hava yolu ile başka bir yere tekrar taşınacağı hallerde onları taşıyandan teslim alıp başka bir araçla esas gönderileceği yere gönderme işini de transitçi denen kişiler sağlar[580].

6. Kısım

§ 22

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ

I. TANIMI VE NİTELİĞİ

Deniz ticaret hukukunda römorkaj sözleşmesi yapımı biten gemilerin denize indirilmesi veya gerek gemilerin gerekse mavna, sabit duba, enkaz gibi cisimlerin kurtarma niteliğinde olmaksızın denizde çekilmesi şeklinde ifadesini bulan römorkaj işleminin bir ücret karşılığı yapılması konusunda yapılan bir sözleşmedir. Römorkaj sözleşmesi Ticaret Kanunumuzda ya da özel bir kanunda düzenlenmiş değildir[581]. Günümüzde yaygın uygulanma alanı bulunan römorkaj hususunda yerleşmiş mahkeme içtihatları da mevcut değildir[582]. Bu itibarla römorkajın hukuki kaynaklarını münferit sözleşme veya tip sözleşme şeklindeki sözleşmeler, teamüller ve arızi nitelikteki kanuni

580 bak.Okay M.S., 1971, sf.23-24.

581 TK.nun römorkajdan bahseden yegane hükmü 1224/3 maddededir.

582 Çakalır Y., Römorkaj Sözleşmesi, Ankara, 1987, sf.37; Rodière R., 1963, sf.298.

düzenlemeler oluşturmaktadır. Römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliği de tartışmalı olup doktrinde bu sözleşme römorkörlerin ve hizmetlerin kiralanması, eser sözleşmesi, navlun sözleşmesi, taşıma sözleşmesi ve vekalet sözleşmesi olarak nitelendirilmektedir[583].

815 sayılı Kabotaj Kanununa göre Türk kıyılarında, limanları içerisinde veya bu limanlar arasında römorkaj ifa hakkı Türk vatandaşlarına ve Türk bayraklı gemilere aittir. Ayrıca Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kurumu Ana Statüsüne göre bazı liman, iskele ve rıhtımlarda yapılacak römorkaj hizmetleri bu kuruma "tekel" olarak verilmiş bir haktır[584]. Keza bazı limanlardaki iskele, rıhtım ve tesislere yanaşan, şamandıralara bağlanan ya da buralardan ayrılan belli büyüklükteki gemiler için de römorkör almak "zorunlu"dur[585].

II. TARAFLARIN HAK VE BORÇLARI

1- Römorkaj yapan (çeken) taraf römorkaj işleminin henüz fiilen başlamamış olduğu hazırlık safhasında makul olarak umulan koşulların gerektirdiği işlem biçimini ve işlemin nasıl yapılacağını dikkatli ve özenli bir şekilde belirleyerek bu işlem yerindeki koşulları dikkate alarak çeken ile çekilenin düzeni, halatların gereken şekilde kullanılması, uygun hızın ayarlanması ve römorkajın yönetimi suretiyle işlemi ifa yükümlülüğü altındadır.

2- Bunun için römorkajı yapan taraf gerek gemi ve donanımı gerek halatları ve gerekse gemi adamlarının yeterliği ve sayısı itibariyle gereksinmelere ve yapılacak işlemlere elverişli gemi sağlamak zorundadır.

3- Gerek çeken, gerekse çektiren römorkaja ara veya son verme hakkına sahip olup, römorkajı yapan taraf bu işleme ara veya son

---

583 Çakalır Y., 1987, sf.45; Rodière R., 1963, sf.299-300.

584 RG. 14.11.1984 -18575.

585 İstanbul Liman Tüzüğü No.8/4538; İzmir Liman Tüzüğü RG. 14.3.1935; Trabzon Liman Tüzüğü RG. 20.8.1970; Bu tekel ve mecburiyet eleştirilmektedir. Çakalır Y., 1987, sf.140.

verirken çekilenin güvenliğini sağlamak ve çekilen ya da temsilcisine bildirimde bulunmak zorundadır. Keza römorkajı yapan, çekilenin tehlikeye veya kazaya uğraması halinde yardım etmek ve gerekli bildirimleri derhal yapmak zorundadır.

4- Römorkajı yapan taraf, çektiren taraftan çekileni anlaşmaya ve şartlara uygun şekilde hazır etmesini ve işlem gereklerinin ifasını isteme hakkına sahip olduğu gibi, çektiren tarafın irade ve talimatlarına uygun hareket etmekle de yükümlüdür. Ancak römorkajı yapan tarafın bu uyma zorunluluğu verilen talimatların sözleşmeye ve işin özelliklerinin gerektirdiği koşullara uygun olması koşulu ile sınırlıdır.

5- Römorkajı yapan tarafın ifa ettiği işlem nedeniyle ücret ve masrafları isteme hakkı vardır. Ücret miktarı önceden hazırlanmış tarifelere göre veya taraflar arasında kararlaştırılan götürü usule ya da elde edilen sonuca göre belirlenir. Keza hangi masrafların kimin tarafından karşılanacağı da römorkaj sözleşmesinde gösterilir. Ücretin belirlenmemiş olması halinde yargıç işlemin iktisadi önemini, uzmanlık derecesini, üstlenilen sorumluluğu, harcanan emek ve zamanı ve bu hususta teamülleri dikkate alarak ücreti belirler. Ücret önceden belirlenmiş olsa da, tasavvur edilen süre ve kararlaştırılan işlerin üstündeki işlemler için ek ücret isteme hakkı doğar.

6- Römorkaj sırasında çeken ve çekilenin birbirlerine verdikleri zararların tazmini hususunda römorkaj sözleşmesi hükümleri esas alınır ve uyuşmazlık sözleşme kurallarına göre çözülür. Üçüncü kişilere verilen zararlardan doğan sorumluluk genel olarak haksız fiil ve eğer varsa çatma kuralları çerçevesinde belirlenir. Sorumluluğun belirlenmesinde römorkaja katılan gemilerin kusurları ve römorkaj işleminde hakim durumda olup olmadıkları dikkate alınır[586].

---

586 bak.Maraist L.F., 1992, sf.121; Grime R., 1978, sf.156; Werner A.R., 1964, sf.392-395.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

1.Kısım

DENİZ KAZALARI

§ 23

MÜŞTEREK VE HUSUSİ AVARYALAR

I. MÜŞTEREK AVARYA KAVRAMI VE TARİHÇESİ

1- Hukuki Tanımı

Ticaret Kanunumuzun 1179/1 inci maddesi hükmüne göre müşterek (veya umumi, büyük) avarya (Gross Haverei, avarie grosse, commune, general average); Denizde gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden korunmak amacıyla kasden yapılan fevkalade bir fedakarlık veya fevkalade bir masrafa katlanılması halinde (müşterek avarya hareketinde) bunun doğrudan doğruya neticesi olan zarar ve masraflardır. Esasen zarar ve masraflar en geniş anlamda ve genel olarak "zarar" kavramı içinde toplanabilir. Avarya teriminin Arapça "avar, zarar ve ziyan" sözcüğünden geldiği söylenmekte ise de, bunun ne şekilde batı hukuk dillerine geçtiği henüz belirlenememiştir[1]; dilimize nasıl yani doğrudan doğruya Arapçadan mı, yoksa Batı hukukundan olduğu gibi mi geçtiği ise, ayrı bir inceleme konusudur. Fakat dil kitaplarımızda "avarya" kelimesinin dilimize İtalyanca "avaria" bir gemiye veya hamulesine gelen bozukluk ve hasar kelimesinden geçtiği kaydedilmektedir[2].

2- Müşterek Avarya Fikrinin Gelişimi

Bugün bütün denizci milletlerin modern hukukunda yer alan

---

[1] bak.Gierke J.V., 1955, sf.614; Wüstendörfer H., 1950, sf.376.

[2] bak.Büyük Türk Lügatı, C.I, sf.14.

"Müşterek Avarya" kurumu, eski Yunan-Roma Hukukunda geçerli olan ve eski Akdeniz taşımacılığında teamül halinde uygulanagelen "Lex Rhodia de jactu. Digest XIV", "Rodos Atma Kaidesi"ne dayanmakta olup[3] buna göre; müşterek bir tehlike karşısında gemiyi ve yükü ya da hepsini birden kurtarmak için kaptanın emriyle belirli bazı şeyler feda edilirse (örneğin yükün bir kısmı atılırsa), sadece tesadüfen bu zarardan etkilenen değil, zararın kurtarılan bütün kıymetler arasında paylaştırılması yoluyla o seferle ilgili bütün kişiler de hep birlikte bu fedakarlık ve zarara katlanırlardı. Böylece eskidenberi bir teamül halinde uygulanan bu kurala göre gemi ve yük, malların güverteye getirilmesiyle fiilen ve hukuken ortak bir riziko birliğine girmiş oluyordu. Rodos deniz hukukunun bir "riziko iştiraki" fikrine dayanan "de jactu, yük atma kuralı" nın daha sonraları genişletilerek Akdeniz ve Atlas Okyanusu kıyılarında uygulandağı Ortaçağda yayınlanan "Consollat del mar" ve "Rolles de Jugement d'Oléron" gibi eski deniz adetleri, karar derlemelerinden anlaşılmaktadır[4]. Yeni zamanlarda başlayan büyük kodifikasyon hareketleri sonucu olarak 1681 tarihli Fransız Ticaret Kanunundan (Ordonnance de la marine) beri yavaş yavaş bütün Avrupa deniz ticareti mevzuatına giren bu eski kural Alman Ticaret Kanununun alınmasıyla modern "Müşterek Avarya Kurumu" halinde hukukumuza geçmiştir.

3- Modern Müşterek Avarya Kurumun Gelişimi

Diğer yandan müşterek avarya kurumu; ana ilkeleriyle bütün ülkelerin mevzuatında yer almakla beraber, ayrıntıya ait birçok noktalarda ve özellikle zararın paylaşılmasıyla ilgili kuralların getirilmesinde çeşitli devletlerin değişik düzenlemeler getiren ulusal hukukları arasındaki farkların (uyuşmazlıkların önlenmesi amacıyla) kaldırılması için 1860 yılından itibaren müşterek avarya hukukunun birleştirilmesi yolunda girişimlere geçildi. Bazı ticari kuruluşlar yanında özellikle

---

[3] bak.Sohm R., 1926, sf.432.

[4] bak.Ayrıntı için Okay M.S., Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi, IHFM, 1959, sf.291.

"International Law Association" adlı kuruluşun girişimiyle (1864'de York'da 1877'de Anvers'de, 1890'da Liverpool'da, 1924'de Stockholmde, 1950'de Amsterdam'da ve en son olarak da 1974'de Hamburg'da) yapılan çeşitli kongrelerde müşterek avaryaya ilişkin (örneğin avarya hallerinin, tazminat ve faiz esaslarının belirlenmesi gibi) önemli konularda "York-Antwerp Rules1950" (1950 York-Anvers Kuralları) adı altında A-G rumuzlarıyla gösterilen 7 genel yorum kuralı (Rules of Interpretation) ile 22 hüküm belirlenmiş olup, uluslararası deniz ticaretinde çarter sözleşmelerine ve konişmentolara da alınarak sözleşme hukuku kuralları olarak uygulanmaktadır. 1950 York-Anvers Kuralları bazı farklarla Ticaret Kanunumuza da alınmıştır[5]. Fakat 1950 York-Anvers Kuralları çeşitli yönlerden eleştiri ve direnişlerle karşılaşmış[6] ve 1966'da Deniz Sigortacıları Birliği (IVMI), 1968'de BM Ticaret ve Kalkınma Örgütü (UNCTAD) ve 1969'da Uluslararası Deniz Ticareti Komitesi (CMI) toplantı ve çalışmaları sonucunda 1974 yılında Hamburg'da yapılan konferansla bazı değişikliklere uğrayarak 1974 York-Anvers Kuralları haline gelmiştir[7]. Bu değişiklikler ve ileride bu konuda yapılabilecek diğer değişiklikler karşısında dış ticaret taşımacılığımızda çıkması olası önemli uyuşmazlıkların önlenmesi bakımından kuşkusuz, Ticaret Kanunumuzun avarya kurumuna ilişkin hükümlerinin de değiştirilmesi zorunlu olacaktır. Bundan dolayı Ticaret Kanunumuz yapılırken bu kurallar doğrudan doğruya kanuna alınacağı yerde müşterek avarya konusunda, sadece anılan kuralların uygulanacağına ilişkin Kanuna bir hüküm konması ve yalnız York-Anvers Kurallarına gönderme yapmakla yetinilmesi daha yerinde olurdu[8]. Kanunun bu tekniği

---

[5] bak.Hükümet gerekçesi No.43 York-Anvers Kuralları bazı ülkeler (Almanya, İtalya) tarafından bir kısım esasları itibari kanunlara dahil edilirken, bazı ülkeler (İsviçre) tarafından da atıf yapılmak suretiyle aynen benimsenmektedir. Kender R. - Çetingil E., 1992; Werner A.R., 1964, sf.406 vd.

[6] Wüstendörfer H., 1950, sf.377.

[7] Çetingil E., Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme, 1974 York-Anvers Kuralları, BATIDER, Aralık 1982, C.XI, S.4, sf.37 vd., VI nolu kuralda 1990 yılında ayrıca değişiklik yapılmıştır.bak.Tekil F., 1993, sf.240.

[8] Okay M.S., 1971, sf.308.

üzerinde Ticaret Kanunumuzun denizaşırı satış sözleşmelerini düzenleme tarzı konusunda daha önce belirttiğimiz hususlar burada da söz konusudur[9]. Ancak Kanunumuzda düzenlenen müşterek avarya hükümleri emredici hüküm olmadıklarından (TK.mad.1117) navlun sözleşmelerinin büyük bir kısmında York-Anvers kurallarının uygulanmasının öngörülmesi[10] nedeniyle bu kuralların tüm değişiklikleri ile birlikte sözleşme koşulu şeklinde uygulanması mümkün olabilmektedir[11].

II. MÜŞTEREK AVARYA KAVRAMININ HUKUKİ UNSURLARI

Yukarıda esas niteliği ve tarihte geçirdiği gelişim kısaca belirtilen müşterek avarya kavramının[12] Ticaret Kanunumuzun 1179 uncu maddesinin 1 inci fıkrası anlamında şu unsurları içermesi gerekir:

1- Tehdit Oluşturan Tehlike

Ortada bir tehlike bulunmalıdır. Kanunun anlamında tehlike; açık denizde, yükleme veya boşaltma limanında bir kaybı imkan dahiline sokan durum olup müşterek bir fedakarlık yapılmasını zorunlu kılabilmesi için tehlikenin halen mevcut[13] olması, yani doğrudan doğruya bir tehdit oluşturması gerekir (örneğin açık denizde çıkan bir fırtına henüz şiddetlenmeden halen mevcut yani doğrudan doğruya tehdit oluşturan bir tehlike sayılmaz. Ancak bu fırtına şiddetlendiği takdirde, geminin dengesini sağlamak amacıyla yükün bir kısmı denize

---

9 bak.§ 19, II.

10 General Average Clause bak.§ 15, II, 28.

11 Y.HGK. 21.3.1962, 21/13, Doğanay İ., 1981, C.III, sf.559.

12 Müşterek avaryanın hukuki niteliği hakkında karşılıklı sigorta (assurance mutuelle), varlığına hükmolunmuş vekalet (mandat presume), sebepsiz zenginleşme, haksız fiil benzeri sorumluluk ve sui generis sorumluluk teorilerine dayanan fikirler ileri sürülmüştür. Fazla bilgi için bak.Tekil F., Türk Hukukunda Müşterek Avarya, İstanbul, 1965, sf.35 vd.

13 bak.Chorley-Giles, 1988, sf.289; Grime R., 1978, sf.110; Maraist L.F., 1992, sf.136; Werner A.R., 1964, sf.412-413.

atılarak müşterek bir fedakarlık yapılması zorunlu olabilir). Bu itibarla; fırtınanın şiddetleneceği öngörülerek yükün atılması halinde müşterek avarya kurallarının uygulanması olanaklı değildir[14].

2- Tehlike Birliği

Bu tehlike, gemiyi ve yükü birlikte tehdit eden müşterek bir tehlike olmalıdır. Sadece gemiyi veya yükü ya da yükün bir kısmını tehdit eden bir tehlike sözkonusu ise, bu takdirde müşterek avaryanın esas unsurunu oluşturan "müşterek tehlike" ve dolayısıyla tehlike birliği mevcut değildir. Bundan dolayı tehlike birliği, malın gemiye yüklenmesiyle başlar ve gemiden yükün nihai olarak boşaltılmasıyla biter[15]. Gemi ve yüke yönelik tehlikenin tehdit derecesinin eşit ve aynı olması şart değildir[16].

3- Müşterek Avaryada Kusur

Diğer yandan, müşterek avarya kurallarının uygulanması açısından, tehlikenin sebebi önemli değildir; yeter ki gemi ve yük üzerinde ortak etkileri olsun ve aynı (müşterek) sebepten doğmuş bulunsun. Bu itibarla müşterek sebep fırtına, sis, yangın vs. olabildiği gibi tehlike üçüncü bir kişinin ya da ilgililerden birinin kusurundan da doğmuş olabilir. Ancak, bu son halde kusuru olan ilgili kişi kendi kusuru yüzünden uğradığı zarar için bir tazminat isteyemiyeceği gibi, avarya garamesine katılanların bu yüzden uğradıkları zararlardan da onlara karşı sorumludur[17]. Tehlikenin doğmasına gemi adamlarından birinin

---

14 Tehlikenin varlığı ve mevcudiyetini takdir edecek olan kaptan olduğundan, tehlikenin gerçekte var olmadığı halde kaptanca varlığına ciddi ve makul bir surette kanaat getirilmesi yeterlidir. Kender R., Deniz Ticaret Hukuku Dersleri, Müşterek Avarya, Çatma, Kurtar-Yardım, İstanbul, 1979, sf.10; Tekil F., 1993, sf.242; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.133; Yavaşca C., Deniz Ticaret Hukuku, Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları, İstanbul, 1993, sf.73.

15 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.379; Yavaşca C., 1993, sf.78.

16 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.133.

17 Tehlike ilgililerden birisinin kusuruyla doğsa bile müşterek avarya hükümleri uygulanabilirse de kusurlu olan ilgili herhangi bir tazminat isteyemez ve, kendisinden başka garameye katlananların uğradıkları zarar nedeniyle onlara karşı sorumludur. Y.11.HD. 25.11.1985, 6087/6406, YKD., Mart 1986, sf.375; TK.mad1181/1.

kusurlu davranışı sebep olmuşsa, bu takdirde donatan da yükle ilgili kişilere karşı sorumludur[18].

4- Fevkalade Fedakarlık

Fevkalade (olağandışı) bir fedakarlık yapılmış veya fevkalade bir masrafa katlanılmış olmalıdır. Normal masraf müşterek avaryanın unsuru sayılmaz. Burada söz konusu olan "fevkalade fedakarlık" veya "fevkalade masraf" yukarıda sözü geçen en geniş anlamdaki "zarar" kavramına dahildir[19]. Örneğin geminin dengesinin sağlanması için bir kısım eşyanın veya yükün denize atılması yada geminin karaya oturtulması fevkalade fedakarlık, hasara uğrayan geminin barınma limanına kadar çekme masrafları ile geminin sığındığı barınma limanındaki masraflar fevkalade masraflardır.

Yapılan fevkalade fedakarlık veya masrafların, tehlikenin önlenmesi için yapılmış olması gerekir. Bunun için bunların kasden[20] (yani fedakarlık olduğu bilinerek) yapılmış olması gerekir. Diğer yandan müşterek avarya kavramı için; yapılan fedakarlık ve masrafların fevkalade hal ve şartlar dolayısıyla yapılmış olması gerektiğine göre, doğal ve alelade sefer engellerini gidermek için yapılan fedakarlık ve masraflar "fevkalade" değildir.

5- Müşterek Avarya Hareketinde Amaç

Müşterek avarya hareketinin (yani yapılan fevkalade fedakarlığın veya katlanılan fevkalade masrafın) gemiyi ve yükü kurtarmak amacıyla yapılmış olması gerekir. Bu itibarla kurtarılacak durumda olmayan gemi ve yük için bunları boş yere kurtarmak yolunda yapılan fedakarlık ve

---

18 bak.§ 5, II; TK.mad.947, 948, 1181/2.

19 bak.Kender R., 1979, sf.12-13; Grime R., 1978, sf.109; Werner A.R., 1964, sf.415; Yavaşca C., 1993, sf.78.

20 Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.134; Rodière R., 1963, sf.354. Gemi kaptanı tarafından bile bile karaya oturtulmadığı ve kaptanın kusuru nedeniyle karaya oturma vakıası doğduğunda müşterek avaryadan bahsedilemez.Y.11.HD. 25.11.1985, 6087/6406 YKD., Mart 1986, sf.375.

masraflara katlanılması müşterek avarya hareketi sayılamaz. Bundan dolayı örneğin insan kurtarmak üzere yapılan bir fedakarlık müşterek avarya hareketi sayılamıyacağı gibi, kurtarılamıyacak derecede yanan veya hasara uğrayan gemiyi boş yere kurtarmak ümidiyle yapılan gereksiz fedakarlık ve masraflar da müşterek avarya değildir. Bundan dolayı kanun koyucu, müşterek avaryanını tanımında "makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde bile yapılan fevkalade fedakarlık veya masraf" formülünü koruyarak uygulamada çıkması olası yorum hata ve uyuşmazlıklarını önlemeye çalışmıştır[21].

6- Faydalı Sonuç

Müşterek fedakarlık geminin ve yükün kurtarılması için yapıldığına göre; müşterek avarya hareketinden bahsedilebilmesi için gemi veya yükün ya da yükün bir kısmının kurtarılmış[22] olması gerekir. Ancak bu takdirde zarara ve garameye katılma ve bunun paylaştırılmasından söz edilebilir. Özellikle geminin hasara uğrayarak kurtarılması halinde hangi durumda kurtarılmış sayılacağı konusunda Ticaret Kanununun 818 inci maddesi hükmü esastır. Eğer gemi bu madde anlamında "tamir kabul etmez" veya "tamire değmez" durumda ise, geminin kurtarılmamış sayılması gerekir.

Müşterek avaryaya giren zarar ve masraflar, kurtarılan gemi ve yük ile navlun arasında paylaşılır. Özellikle müşterek avaryadan sayılacak bir masrafın yapılmaması için göze alınan her fazla masraf da[23] önlenmiş olan masraf kadar müşterek avarya garamesine kabul olunur.

---

21 Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.134; Tekil F., 1993, sf.242.

22 Faydalı sonucun doğmuş olması zorunludur. Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.134; Chorley-Giles, 1988, sf.297; Y.TD. 3.11.1959 1588/2657, Doğanay İ., 1979, sf.527; Grime R., 1978, sf.111; Yavaşça C., 1993, sf.81.

23 Bunlar için ikame masrafları deyimi kullanılmaktadır. Kender R., 1979, sf.19; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.135; TK.mad.1179, 1203.

III. MÜŞTEREK AVARYA HALLERİ

Ticaret Kanunumuzun 1184-1195 inci maddelerinde, müşterek avaryanın 1179 uncu maddedeki genel tanımlarından ayrı olarak müşterek avarya halleri sayılmaktadır. Bu hallerle, unsurları yukarıda belirtilen müşterek avarya kavramı tamamlanmakta ve kısmen de sınırlanmaktadır; fakat kanunda bazı tipik haller sayıldığı için müşterek avarya halllerinin hiçbir şekilde sadece bu münferit hallerden ibaret olduğu sonucu çıkarılmamalıdır. Zira bazı önemli haller Kanunun uygulanmasında açıklık ve güven sağlanması bakımından belirtilmiş olup, bunlar dışında müşterek avarya kavramının unsur ve koşulları bulunan diğer haller de müşterek avaryaya girer[24] (TK.mad.1179/2). Kısmen Alman Ticaret Kanununun 706 ncı maddesinden ve kısmen de 1950 York-Anvers Kurallarından Ticaret Kanunumuza alınan önemli müşterek avarya halleri[25] şunlardır:

1- Denize Yük Vesairenin Atılması

Ticaret Kanununun 1197 nci maddesi anlamında; tehlikeden korunmak amacıyla fevkalade bir fedakarlık olarak gemi ile taşınmakta olan yük veya gemi kısımlarının ya da aletlerinin denize atılmasıyla oluşan zararlar müşterek avaryadır ve müşterek avarya garamesine kabul olunur[26].

2- Geminin Hafifletilmesi

Yine Ticaret Kanununun 1179 uncu maddesi anlamında bir müşterek avarya hareketi olarak karaya oturmuş bir geminin

---

24 Mesela TK.mad.1184-1195'de sayılmamış olmasına rağmen 1974 Y.A.R. Kural VI'ya göre kurtarma ve yardım masrafları ameliyenin gemi, yük ve navlunu müşterek tehlikeden korumak gayesiyle yapıldıkları ölçüde müşterek avarya olarak kabul edilirler. Çetingil E., a.g.m.; Tekil F., 1993, sf.247; 1990 değişikliği ile çevre koruma ücretleri de bu harcamalara dahil edilmiştir.Ibidem.

25 bak.Rodière R., 1963, sf.363; Werner A.R., 1964, sf.422 vd.; Kender R., 1979, sf.21 vd.; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.136-137; Tekil F., 1965, sf.197.

26 Kender R., 1979, sf.21; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.136; Tekil F., 1993, sf.245 vd.; TK.mad.1184; Y.A.R. Rule I ve II.

hafifletilmesi için yük, yakıt veya komanyanın kısmen veya tamamen aktarılması ve yeniden gemiye yükletilmesi hallerinde oluşan masraf, zarar ve kayıplar da müşterek avarya sayılır[27].

3- Geminin Karaya Oturtulması

Geminin batmak veya zaptedilmek tehlikesinden korunması için kasden karaya oturtulması halinde bu yüzden doğan zararlarla yeniden yüzdürme masrafları da müşterek avaryadan sayılır[28]. Bu halde esasen Ticaret Kanununun 1179/1 inci maddesindeki unsurlar mevcuttur.

4- Geminin Yüzdürülmesi

Fırtına gibi bir nedenle karaya oturmuş bir geminin yeniden yüzdürülmesi için yapılan masraflarla, bu yüzden doğan zararlar da müşterek avaryadandır[29]. Özellikle geminin çekilmesi için kullanılan özel vinç vs. gibi malzemenin getirtilmesi, ayrıca fazladan çalıştırılan işçilere verilen ücret vs. bu kapsamdadır.

5- Yangın Söndürülmesi

Gemide çıkan yangını söndürmek üzere gemiye veya yüke yapılan hasarlar da müşterek avaryadan sayılır. Fakat yanma yüzünden yük ve geminin uğradığı zararlar müşterek avaryaya dahil değildir[30].

---

27 Tekil F., 1993, sf.246; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.136; TK.mad.1185; Yavaşca C., 1993, sf.87.

28 TK.mad.1186 hükmü ile aynı mealde olan Y.A.R. V.Kuralının 1950 düzenlemesine göre, bile bile karaya oturtulan gemi hakkında eğer bu tedbir alınmasaydı dahi geminin mutlaka sahile veya kayalara bindireceği anlaşılıyorsa karaya oturma masrafları değil sadece yüzdürme masrafları müşterek avaryadan sayılmaktadır. Y.A.R. da yapılan 1974 değişikliği ile bu istisna kaldırılmış ve uygulalanı genişletilerek bu tür karaya oturma hali de müşterek avarya kapsamına dahil edilmiştir. Çetingil E., a.g.m.; Tekil F., 1993, sf.246; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.137; Yavaşca C., 1993, sf.89.

29 Y.A.R. 1950 Rule VIII; TK.mad.1187; Werner A.R., 1964, sf.425; Yavaşca C., 1993, sf.90.

30 Burada da son cümle ile getirilen istisna 1974 Y.A.R. metninden çıkartılarak kapsam genişletilmiş ve bu hususta iki esas getirilmiştir. 1) Söndürme tedbirleri ile doğan bütün zararlar müşterek avaryadır, 2) Sadece ısı ve dumanın doğurduğu zararlar avarya sayılmaz.Tekil F., 1965, sf.198; Çetingil E., a.g.m.; Kender R.-

6- Yakıt Yerine Kullanılan Eşya

Geminin tam ve bol yakıt ile donatılmış olmasına rağmen beliren bir tehlikeyi bertaraf etmek için yük, komanya ve gemi eşyasının yakıt olarak kullanılması da müşterek avaryadan sayılır. Fakat York-Anvers Kurallarına göre yük müşterek avaryanın dışında bırakılmıştır[31].

7- Barınma Limanı Masrafları

Yolculuğa devam edilmesi gemiyi ve yükü müşterek bir tehlikeye sokacak olup da bundan korunmak için gemi ve barınma limanına girer veya yükleme yerine döner ya da gerekli onarımı yaptırmak üzere diğer bir barınma limanına girmesi zorunlu bir önlem görünürse, şu zarar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul edilir: a) Barınma limanına giriş ve çıkış masrafları b) Yük, yakıt ve komanyanın yükleme ve boşaltma masrafları c) Yük, yakıt ve komanyanın depo ve sigorta masrafları d) Hasara uğrayan geminin yedekle çekme masraflarıyla yükün varma limanına ulaştırılmasına ilişkin fevkalade masraflar e)Yolculuğun uzaması nedeniyle kaptan ve gemi adamlarının bakım masrafları f) Kaptan ve gemi adamlarına ödenen fazla mesai ücretleri[32].

8- Geçici Onarım Masrafları

Geminin; bir yükleme, durma veya barınma limanında müşterek bir tehlike gidermek için yapılan veya müşterek avaryadan sayılacak bir fedakarlık sonucu hasarı dolayısla yapılan geçici onarım masrafları da müşterek avaryadan sayılır. Müşterek avaryadan sayılan bu geçici onarım masraflarından yeni ve eski farkı indirilmez[33].

Çetingil E., 1992, sf.138; TK.mad.1188; Y.A.R. 1950 Rule III; Yavaşca C.,1993, sf.93.

31 bak.Y.A.R. Rule IX; TK.mad.1189; Werner A.R., 1964, sf.426; Yavaşca C., 1993, sf.94.

32 Sözer B., Barınma Müşterek Avaryası, MHAD., 1971, No.8, sf.105; Bu konuda Y.A.R. 1974 için bak.Çetingil E., 1982; Tekil F., 1993, sf.247-248; Y.A.R. 1950 Rule X ve XI; TK.med.1190; Werner A.R., 1964, sf.426-427; Yavaşca C., 1993, sf.96 vd.

33 Y.A.R. 1950 Rule XIV; TK.mad.1191; Werner A.R., 1964, sf.430; Yavaşca C., 1993, sf.105 vd

Yük, yakıt ve komanyanın boşaltma, depolama ve tekrar yükleme masrafları ve istif işlemleri müşterek avaryadan sayıldığı takdirde; bunların maliyetleri nedeniyle uğradıkları hasar ve kayıplar da müşterek avarya olarak kabul edilir (TK.mad.1192).

9- Geminin Savunulması Ve Kurtarılması

Geminin düşman ve deniz haydutlarına karşı savunulması sırasında gemiye ve yüke yapılan hasarlarla kullanılan cephane ve yaralanan gemi adamlarının tedavi veya ölenlerin cenaze giderleri ve verilecek tazminat da müşterek avaryadan sayılır (TK.mad.1193). Aynı şekilde geminin düşman ve deniz haydutlarından kurtarılması için verilen fidye ve sair kurtarma giderleri de müşterek avaryadan sayılır (TK.mad.1194).

10- Para Sağlanması

Yolculuk sırasında müşterek avarya masraflarını karşılamak için gerekli paranın sağlanması ayrıca zarara neden olmuş ve masraf yapılmasını gerektirmişse, bu zarar ve masraflar da müşterek avaryadan sayılır. Bu hususta alınan deniz ödüncü primi veya paranın sigorta primi ya da zararların belirlenmesiyle hesapların yaptırılması masrafları da buraya dahildir (TK.mad.1195).

IV. HUSUSİ AVARYA VE MÜŞTEREK AVARYAYA KABUL EDİLMEYEN HASARLAR

A- HUSUSİ AVARYA KAVRAMI

Ticaret Kanunumuzun 1180 inci maddesi hükmüne göre hususi avarya (besondere Haverei, avarie particulière, particular avarage); müşterek avarya ile normal sefer zarar ve masrafları dışında kalan ve bir kaza sonucu doğan bütün zarar ve masraflardır. Hususi avarya kavramının[34] şu unsurları içermesi gerekir:

---

[34] Eski hukuk düzeninden gelen ve eskiden paylaşma konusu olan bu kavramın bağımsız bir kurum olduğu ve artık Alman ve Türk hukukunda yeri kalmadığı ileri sürülmektedir. Kender R., 1979, sf.8-9.

1- Bir zarar veya masrafın hususi avaryadan sayılabilmesi için bir kaza sonucunda doğmuş olması gerekir. Kaza doktrinde en geniş anlamda "beklenmeyen bir çabuklukla bir zararı doğuran bütün sebepler kompleksi"[35] ve Alman Temyiz İçhitahlarına göre deniz ticareti uygulamasında "bir hasarın doğumuna dıştan tesir eden her tesadüfi ve fevkalade hadise"[36] olarak sınıflandırılmaktadır. Bu suretle fırtına, sis, çatma vb. gibi nedenlerle gemi ve yükün uğradığı zararlar (örneğin onarım masrafları, mal kurtarma masrafları vs.) hususi avaryadan sayılır. Bundan başka gerek yolculuk başlamadan veya yolculuk sırasında ve gerekse yolculuktan sonra dahi bir kaza sonucunda veya (işsiz kalma zararları gibi) bir gecikmeden meydana gelen ve gemiyi ve yükü doğrudan doğruya ilgilendiren zararlarla bir müşterek avarya hareketinin dolayısıyla sonucu olan (örneğin rayiç farkından meydana gelen) zararlar da hususi avaryaya dahildir.

2- Hususi avaryadan sayılan zarar veya masraf sadece bir kaza sonucunda doğan ve fakat müşterek avaryadan olmayan zarar ve ziyandır. Özellikle bu noktada hususi avarya ile müşterek avarya arasındaki fark iyice belirmektedir. Zira hususi avaryada (bilerek yapılan değil) doğrudan doğruya bir kaza sonucu doğan zarar ve masraflar[37] ve müşterek avaryada ise, müşterek bir tehlikeden korunmak amacıyla kasden (bilerek ve isteyerek) yapılan zarar veya masraflar söz konusudur[38]. Bundan dolayı müşterek avarya garamesine giren zarar veya masraflar gemi, navlun ve yük arasında paylaştırıldığı halde (TK. mad.1179/4); hususi avaryaya giren zarar ve masrafların gemiye ilişkin olanına gemi sahibi, yüke ilişkin olanına ise yük sahibi katlanır (TK.mad. 1180/2). Yani hususi avarya paylaşılmayıp, doğrudan doğruya zarara uğrayanın o zarara katlanması gerekir. Bundan dolayı kullanılan "Hususi avarya" terimi, hususi avarya kavramını tam ve doğru olarak sınıflandıran bir deyimdir. Diğer yandan hususi avaryada

---

35 Oftinger K., 1940/42, sf.59.

36 RG. 93, 170; Schlegelberger, 1959, Bd. V, sf.147.

37 bak.§ 23, IV, 1.

38 bak.§ 23, I.

söz konusu olan; uğranılan zarara katlanılması kuralı zarar görenin diğerine karşı haksız fiil, sebepsiz zenginleşme veya navlun sözleşmesi ya da donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre bir istekte bulunmasına engel değildir[39].

3- Diğer yandan; deniz taşımacılığının (kılavuz, buz kırma ücreti, fener, liman, karantina resimleri vs. gibi) normal ve fevkalade masrafları da hususi avaryaya girmezler (TK.mad.1180/1). Daha önce de görüldüğü üzere[40] bu masraflar, navlun sözleşmesinde aksine bir hüküm ve koşul kararlaştırılmadığı takdirde taşıyana aittir (TK.mad. 1075/2). Zira taşıyan, navlununu taşıma işiyle birlikte normal deniz taşımacılığının masraflarını da üzerine alarak navluna dahil etmek suretiyle hesaplar[41]. Oysa hususi avaryaya, bir kaza sonucu doğan zarar ve masraflar girmektedir. Buna karşılık Ticaret Kanununun 1196 ncı maddesi hükmüne göre aşağıdaki masraf ve kayıplar hususi avarya sayılır.

a) Hususi avarya sonucunda gerekli olan paranın sağlanmasından doğan zarar ve masraflar,

b) Gemi ve yük için birlikte itiraz edilmiş ve her ikisi kurtarılmış olsalar bile itiraz masrafları (itiraz harç ve avukatlık masrafları gibi),

c) Gemi yüzmekte iken yelken zorlaması veya makine ve kazanların çıkarılması yüzünden gemi, yük ve navlun veya bunlardan birinin uğrayacağı zarar ve masraflar.

Bu masraflar da hususi avaryadan sayıldığına göre, Ticaret Kanununun 1180/2 nci maddesi hükmü gereği; gemiye ilişkin olanına gemi sahibi ve yüke ilişkin olanına da yük sahibi katlanır.

---

39 bak.Abraham H.J., 1956, sf.135.

40 bak.§ 13, IV, 2.

41 bak.Schlegelberger, 1959, sf.370.

B- HUSUSİ AVARYA ZARARLARININ BELİRLENMESİ

Müşterek avarya hallerinde zararın belirlenmesinde; hususi avaryadan sayılan zararlar gibi, müşterek avarya olarak kabul olunamayacak bazı hasar ve kayıplar hesaba katılmaz. Ticaret Kanununun 1197 nci maddesinde sadece belirli durumlardaki mallar için bir istisna olarak kabul edilen bu hasar ve kayıplar şunlardır:

1- Mallar olağan ticari teamüllere uygun şekilde taşınmamışsa, uğradıkları hasar ve kayıplar zararın belirlenmesinde hesaba katılmaz ve sonuç olarak müşterek avarya garamesine girmez (TK.mad.1197/1, 1197/4). Burada özellikle ön planda, güvertede açıkta taşınan ve kapalı ambarlara alınmayan mallar söz konusudur. Fakat gerekli şekilde ambalajlanmamış veya iyi istif edilmemiş malların da[42] olağan ticari teamüllere uygun şekilde taşınmamış mal olarak kabul edilmesi gerekir. Bütün bu durumdaki mallar sürekli tehlike altında (yani doğrudan doğruya hasara uğramak olasılığıyla karşı karşıya) bulunduğuna göre, diğer ilgililerin bu rizikoya katılmalarının sağlanması doğal olarak hakkaniyete de uygun değildir[43]. Buna karşılık mallar, bir müşterek avarya tehlikesini önlemek için güverteye alınır veya hasar malların bu durumundan değil de başka bir nedenden doğarsa; bu takdirde yukarıda sözü geçen kural doğal olarak uygulanmaz[44], yani hasar müşterek avarya olarak kabul edilir.

2- Taşıyanın acentasının[45] veya diğer bir temsilcisinin[46] haberi olmaksızın veya yükleme sırasında bile bile (yani kasden) yanlış beyanla yüklenmiş malların[47] uğradığı hasar ve kayıplar da müşterek avarya olarak kabul edilmez (TK.mad.1197/2). Bu gibi mallar için

---

42 bak.§ 10, II; § 13, II.

43 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.391.

44 bak.Schlegelberger, 1959, sf.157.

45 bak.§ 21, III.

46 bak.§ 21, II, IV, 2.

47 bak.TK.mad.1023, 1064; § 10, II.

gerçekte bir konişmento düzenlenmediğine, geçici makbuz veya manifesto da bulunmadığına göre, gerçekten de bu malların zarar gördüğünün belirlenebilmesi olanaksızdır. Aksi halde gerçekte var olmayan mallar zarar görmüş gibi gösterilmek ve garameye sokulmak suretiyle hile yoluyla çıkar sağlanabilirdi. Fakat aynı fıkra hükmüne göre; bu gibi mallar kurtarıldığı takdirde müşterek avaryaya dahil edilirler[48].

3- Kaptana usulüne göre bildirilmemiş olan kıymetli eşya, sanat eserleri, para ve kıymetli evraka ilişkin hasar ve kayıplar da müşterek avarya olarak kabul edilmez (TK.mad.1197/3). Sözü geçen eşya önceden bildirilmiş olsaydı, ona göre önlem alınarak korunabilirdi. Fakat bu gibi eserler kurtarıldığı takdirde ve eğer hasar bunların özel bir şekilde korunmamış olmasından ileri gelmemişse, kanaatimizce müşterek avaryaya dahil edilmeleri gerekir.

V. ZARARIN BELİRLENMESİ, GARAMEYE KATILMA BORCU VE TAZMİNAT ALACAKLARI

1- Müşterek Avarya Zararının Paylaştırılması

Yukarıda belirtilen esaslara göre müşterek avarya olarak kabul edilen zararların tamamı Ticaret Kanununun 1203 üncü maddesi hükmünce; gemi, yük ve navlun arasında kıymetlerle uygun olarak paylaştırılır (TK.mad.1203/1). Bu ana kurula göre, bir yandan müşterek avarya söz konusu olan sefere katılan gemi, yük ve navlunla ilgili kişiler (yani donatan, yükleten, taşıtan veya gönderilen ve taşıyan) den herbirinin uğradığı zararın müşterek avaryadan karşılanmasını isteme hakkı, diğer yandan da müşterek zararların (tespit masraflarıyla birlikte) tamamına bu kişilerce ayrı ayrı değil, birlikte ve ilgili bulundukları kıymetler oranında katılma yükümlülüğü, yani garameye katılma borcu doğmaktadır. Ancak; her ilgilinin garameye katılma borcunun ve müşterek avaryadan karşılanması gereken zararının neden oluştuğunun belirlenmesi için ilk önce zararın ve

---

48 Y.A.R. 1950 Rule XIX; Werner A.R., 1964, sf.432-433.

tazminatın belirlenmesi gerekmekte olup, bu konuda Ticaret Kanunumuzun York-Anvers Kurallarından alınan 1198-1203 üncü maddeleri[49] ayrıntılı hükümler içermektedir. Bu hükümlere göre:

a) Donatanın Tazminat Hakkı: Gemi ve teferruatının müşterek avarya hareketi ile uğramış oldukları hasar ve kayıplara karşılık olarak müşterek avaryaya kabul edilecek miktar yani donatanın tazminat isteme hakkı; onarılmış veya eski parçaların yerine yenileri konmuş ise, onarımın veya yenilemenin makul ve gerçek değerinden ibarettir (TK.mad.1298/1). Onarım ve yenilemenin gerçek değeri belirlenirken müşterek avarya olarak kabul edilen onarım tutarlarından, değiştirilen malzemenin yeni ve eski farkları geminin yaşına göre hesap edilerek indirilir. Bu indirmelerin hangi esaslara göre ve hangi oranlarda yapılacağı Ticaret Kanununun 1199 uncu maddesinin 3. vd. maddelerinde ayrıntılı olarak gösterilmektedir[50]. Onarım yapılmamış ise, bilirkişinin belirleyeceği tamir masrafları tutarını aşmamak üzere zarar ve kayıp olarak, müşterek avaryaya makul bir amortisman kabul edilerek sokulur (TK.mad.1198/2). Fakat geminin fiilen (bak.TK.mad.1413) veya hükmen (bak.TK.mad.818, 851) kaybı halinde gemi için donatana verilecek müşterek avarya tazminatı, müşterek avaryadan olmayan hasarların onarım masraflarıyla ve eğer gemi satılmışsa geminin satış bedeli çıkarıldıktan sonra kalan miktar, geminin takdir edilen sağlam halinin değeridir[51].

b) Yükle İlgililerin Talep Hakları: Yükün müşterek avarya hareketi sonucunda kayıp veya hasara uğraması halinde; yükle ilgili kişinin kayıplarına karşılık olarak müşterek avaryadan alacağı tazminat, bu yüzden uğradığı zarara eşit olan miktardır. Bu zarar, geminin boşaltma tarihindeki veya yolculuğun son bulduğu tarihteki piyasa

---

[49] bak.Hükümet Gerekçesi No:43/5.

[50] Y.A.R. 1974 değişikliğine göre eski-yeni farkı gemi onbeş yaşından fazla değilse indirilmeyecek; fazla ise ancak 1/3 oranında indirim yapılacaktır.Tekil F., 1993, sf.249 vd.; Çetingil E., a.g.m.; Karş.TK.mad.1199/1-2; Y.A.R. 1950 Rule XIII.

[51] Y.A.R. 1950 Rule XVIII/2; TK.mad.1198; Werner A.R., 1964, sf.432.

fiyatı esas alınarak belirilenir[52]. Piyasa fiyatı yoksa veya belirlenemiyorsa malın fiyatı bilirkişiye tespit ettirilir (TK.mad.1200/2). Bilirkişi, bu belirlemesinde malın kaybı sonucu tasarruf edilen navlunla gümrük resmi ve sair masraflarla (TK.mad.1069-1700/2) birlikte müşterek avarya dışındaki nedenlerle ortaya çıkan kıymet düşüklüğü de malın piyasa fiyatından indirir (TK.mad.1200/3). Müşterek avarya hareketiyle hasara uğrayan malların satılması halinde; malların en son boşaltma günündeki veya yolculuğun sona erdiği gündeki net kıymeti ile hasarlı malların net satış bedeli ararasındaki fark müşterek avaryadan talep edilecek zarar miktarıdır. Bununla beraber taraflarca bu hususta başka esaslar da kabul edilmiş olabilir[53].

c) Navlun İçin Tazminat Talep Hakkı: Navlun kaybından dolayı müşterek avaryadan tazminat talep hakkı görünen kişi taşıyan ve çoğu kez de bu sıfatla donatandır. Fakat müşterek avaryadan navlun kaybından dolayı tazminat talep edilebilmesi için, navlun kaybının bir müşterek avarya hareketi sonucu olması veya yükün uğradığı hasar ve kayıpların müşterek avaryaya kabul edilmiş olması gerekir[54]. Tazminatın hesabında kaybedilen brüt navlundan, müşterek avarya hareketi nedeniyle tasarruf edilen masraflar indirilir[55].

2- Garameye Katılma Borcu

Müşterek avarya hareketi nedeniyle gemi, yük ve navlundan oluşan üç çeşit değer grubunun ayrı ayrı uğradıkları hasar ve kayıpların tamamı (yani kabul edilen müşterek zararın) "gemi, yük ve navlun arasında gemi ve yükün değerleri ve navlunun miktarı ile mütenasip olarak" paylaştırılacaktır (TK.mad.1203/1). Bu suretle gemi, yük ve

---

52 Y.A.R. 1974 değişikliği ile piyasa fiyatı yerine malın CİF kıymeti, Tekil F., 1993, sf.250; Çetingil E., a.g.m.; Karş.TK.mad.1200.

53 Y.A.R. 1950 Rule XVI; TK.mad.1201; Werner A.R., 1964, sf.431.

54 Navlun mukavelesinde yük ziyaa uğrasa dahi navlunun ödenileceğine dair kayıt (lost or not lost bak. § 14/a) varsa bu takdirde navlun kaybı söz konusu olmayacağından navlun hesabın aktif (alacaklı) bölümünde yer almaz; pasif bölümünde (borçlu) yer alır. Y.11.HD. 24.10.1980 4806/4931

55 Y.A.R. 1950 Rule XV; TK.mad.1202; Werner A.R., 1964, sf.430.

navlunun kurtarılan ve feda edilen kıymetleri göz önünde tutularak hesaplanan zarardan, kıymetleri oranında hisselerine düşen miktar her üç grubun ayrı ayrı "garameye katılma borcu"nu oluşturmaktadır. Bu katılma borcu belirlenirken, müşterek avaryadan tazminat talebine hakkı olan birinin diğerlerinin zararına olarak müşterek avaryadan büyük bir çıkar sağlamasını önlemek ve sonuçta zararın katılanlar arasında hakkaniyete uygun bir şekilde dağıtılmasını sağlamak için York-Anvers Kurallarından aynen alınan şu esaslar göz önünde tutulur:

Katılma borcunun; gemi, yük ve navlunun (önceden dahil edilmiş olmadıkça) müşterek avarya hareketi söz konusu olan yolculuğun sonundaki gerçek ve değerlerine, feda edilen şeyler için kabul edilen müşterek avarya tazminatı eklenerek belirlenmesi gerekir (TK.mad. 1203/2). Navluna ilişkin katılma borcunun belirlenmesinde ise, gemi ile yükün müşterek avarya hareketi anında tamamıyla kayba uğramaları halinde navluna hak kazanmak için donatan tarafından karşılanan ve müşterek avaryadan sayılmayan gemi adamları ücretleriyle diğer masraflar (TK.mad.1069, 1075/2), rizikoya uğrayan yük ve yolcu navlunlarından indirilir (TK.mad.1203/3). Garameye katılma borcunun belirlenmesinde bunlardan başka; müşterek avarya hareketinden sonra yapılmış olan ve müşterek avaryaya kabul edilmemiş bulunan masrafların da gemi, yük ve navlunun gerçek değerlerinden indirilmesi gerekir. Fakat yolcuların konişmentoya bağlanmayan (yani deklare edilmeyen) bagaj ve zati eşyaları müşterek avaryaya dahil değildir[56].

3- Kanuni Rehin Hakkı

Müşterek avaryadan tazminat talebine hakkı olanlar, bu taleplerini garameye katılma borcu olanlara karşı ileri sürebilirler. Bu suretle müşterek avaryadan tazminat alacaklılarına karşı gemi için donatan, navlun için taşıyan (veya çoğu kez donatan) ve garameye girecek mallar için de yükle ilgili kişiler (yani taşıtan, yükleten veya gönderilen) sorumludurlar (TK.mad.1203/1, 1204). Ancak; garameye katılma

---

56 Y.A.R. 1950 Rule XVIII; TK.mad.1203; Werner A.R., 1964, sf.432.

borcundan dolayı burada söz konusu olan sorumluluk; hukuki niteliği bakımından esas itibariyle kişisel bir sorumluluk değil, bu kişilerin ilgili bulundukları mal kitleleriyle sınırlı ayni bir sorumluluktur[57]. Daha açık olarak ifade edersek: garameye katılma borcundan dolayı donatan sadece gemi ve teferruatıyla taşıyan (veya bu sıfatla donatan) navlunla ve yükle ilgililer de yalnız ilgili bulundukları mal kitlesiyle sorumludur. Bu sorumluluğa karşı müşterek avaryadan tazminat alacaklılarının hakları da sözü geçen her üç mal kitlesi üzerinde aşağıda belirtilen tarzda kanuni bir rehin hakkı tanınarak güvence altına alınmıştır:

a) Gemi Alacaklısı Hakkı: Müşterek avaryadan tazminat alacaklıları gemi ve navlunun garameye katılma borcu için (TK.mad. 1204/1, 1235/5) gemi ve teferruatı ile navlun üzerinde kanuni bir rehin hakkı sahibidirler(TK. mad.1236, 1237); bu rehin hakkı, rehin veya ipotekle temin edilmiş olsun veya olmasın diğer bütün alacaklardan önce gelen rüçhanlı bir durumdadır (TK.mad.1257). Diğer yandan her tazminat alacaklısı, sahip olduğu gemi alacaklısı hakkına dayanarak müşterek avaryadan olan tazminat alacağını bağımsız olarak isteme yetkisine sahiptir. Fakat alacaklının, bu talep hakkını ileri sürebilmesi için; Ticaret Kanununun 1207 nci vd. maddeleri hükümlerine göre yapılan "dispeç" sonucu verilen (ve kesinleşmiş mahkeme kararına dayanan) onaylı bir dispeç raporuna dayanması gerekir[58]. Zira; mahkeme kararıyla onaylanan bir dispeç raporunda gösterilen alacaklar, bu kararın kesinleşerek bir ilam niteliğini alması üzerine (TK.mad. 1213) icra edilme olanağını kazanırlar ve alacaklı, ancak bu takdirde İcra ve İflas Kanunu hükümlerine göre haciz, rehnin paraya çevrilmesi ve cebri arttırma ile satış yollarıyla alacağını gemi, teferruatı ve navlundan tahsil etme olanağını kazanır[59].

b) Yük Alacaklısı Hakkı: Müşterek avaryadan tazminata hakkı olanlar, garameye girecek malların (yükün) her biri üzerinde

---

57 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.395.

58 bak.§ 23, VI.

59 bak.İİK, mad.32 vd.

münferit katılıma payları hariç (TK.mad.1203/1) bir "yük alacaklısı hakkı"na sahiptirler (TK.mad.1204/1). Bu hak tazminat alacaklısı sıfatıyla, sözü geçen mallar üzerinde yükü sınırlandıran bir rehin hakkı tanımakta olup (TK.mad.1258), bu rehin hakkı tazminat alacaklıları adına taşıyan tarafından kullanılır. Söz konusu rehin hakkı, yük alakonduğu veya tevdi edildiği yerde bulunduğu sürece baki olduğu gibi; teslimden sonra da otuz gün içinde mahkemeye başvurmak ve mal henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak koşuluyla devam eder. Rehnin paraya çevrilmesi için İcra ve İflas Kanununun 145. vd. maddeleri gereğince borçluya yapılması gereken bildirim ve tebliğler gönderilene yapılır (TK. mad.1206/3, 1077). Bununla beraber yük alacaklısı hakkının verdiği tüm yetkiler, garameye giren malların tesliminden sonra bunların zilyetliğini iyiniyetle kazanmış olan üçüncü kişinin zararına kullanılamaz (TK.mad.1204/1). Medeni Kanunun 901 inci maddesindeki "hüsnüniyetle iktisap"ın korunmasına ilişkin genel kuralın özel bir uygulama şekli olan bu hükme göre; yukarıda söz konusu olan rehin hakları bu tür mal edinimlerine etki yapmayacağı gibi, üçüncü kişiden ayrıca bir tazminat da istenemez.

Diğer yandan gönderilen, garame borcu olan malları teslim alırken bu mallara garame payı düşmüş olduğunu biliyorsa, bu pay için şahsen sorumludur. Ancak gönderilenin bu sorumluluğu, mallar teslim edilmiş olmasaydı o malların paraya çevrilmesi halinde ödenecek garame payı oranında ve malların teslim zamanındaki değerleriyle sınırlıdır (TK.mad.1204/2)[60].

4- Diğer Kanuni Garantiler

Sadece gemi ve yük üzerindeki rehin hakları tazminat alacaklılarının hakları için yetişir bir teminat oluşturmaz; zira her ikisinin de kaçırılması ve elden çıkarılması daima olanaklıdır. Bundan dolayı Kanun Koyucu bu hususta (kaynakta olduğu gibi)[61], ayrıca belirli

---

[60] bak.Abraham H.J., 1956, sf.140 vd.

[61] bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.396.

garantiler sağlamaktadır. Bu garantiler şunlardır:

a) Geminin Limandan Ayrılamaması: Gemi, garame payına karşılık olarak yükle ilgili olanlara güvence gösterilmeden; zararın belirlenip pay edileceği limandan (yani dispeçin yapıldığı yer olan dispeç limanından, TK.mad.1207) ayrılamaz (TK.mad.1205). Bu suretle, geminin hareket edebilmesi için ya gemiye düşen garameye katılma payının doğrudan doğruya ödenmesi veya sözü geçen güvencenin gösterilmesi gerekir. Bu yükümlülük kaptan tarafından donatanın temsilcisi sıfatıyla yerine getirilir ve yerine getirilmediği takdirde kaptan, gemi alacaklılarına karşı kişisel olarak sorumlu olduğu gibi (TK.mad.972, 973/1), durumu bilerek bu yolda emir veren donatan da kişisel olarak sorumludur (TK.mad.973/2).

b) Kaptan Ve Donatanın Kişisel Sorumluluğu: Kaptan, garameye katılma borcu olan malların katılma payları ödenmedikçe veya o değerde güvence elde edilmedikçe o malları teslim edemez. Aksi halde bu mallar üzerindeki rehin hakkı baki kalmakla beraber kaptan, bu alacaklar için kişisel olarak sorumlu olduğu gibi (TK.mad.1206/1), kaptanın bu hareket tarzını emreden ve bu konuda kendisine talimat veren donatan da kişisel olarak sorumludur (TK.mad.1206/2, 973/2). Diğer yandan; garame borcu olan malları, bunlara garame payı düşmüş olduğunu bilerek teslim alan gönderilen de, kişisel olarak sorumludur (TK.mad.1204/2).

c) Güvence Verilmesi: Ticaret Kanunumuzda; yukarıda sözü geçen her iki halde sadece güvenceden söz edilmekte ve fakat, bu güvencenin türü ve ne şekilde gösterileceği konusunda ayrıca bir hüküm bulunmamaktadır. Burada söz konusu olan güvencenin elde edilmesindeki amaç, kuşkusuz gemi ve yüke ilişkin garameye katılma borçlarından doğan alacakların garanti edilmesidir. Bundan dolayı; bu garantinin sağlanması açısından, gösterilecek güvencenin türü özel bir öneme sahiptir. Kanunda güvencenin türü belirtilmediğine göre bu konuda garanti sağlayacak her türlü (nakdi, şahsi ve ayni)

güvencenin[62] kabul edilmesi gerekir[63].

d) İhtiyati Haciz: Diğer yandan; müşterek avaryadan tazminata hakları olan gemi ve yük alacaklılarının hakları rehinle güvence altına alınmış olduğu halde, bu hakların korunması için gemi ve teferruatı ile navlun üzerine İcra ve İflas Kanununun 257 nci vd. maddeleri hükümlerine göre ayrıca ihtiyati haciz koydurulması da mümkündür[64].

VI. DİSPEÇİN YAPILMASI

1- Dispeçin Yapılacağı Liman

Zarar; varma yerinde veya varma yerine ulaşılamadığı takdirde, yolculuğun bittiği limanda yaptırılacak bir dispeçle belirlenerek pay edilir (TK.mad.1207 vd.). Aynı yolculukta birden çok varma limanı söz konusu ise (örneğin A limanına 100 ton, B limanına 50 ton, C limanına 500 ton vb. yükün boşaltılması gerekiyorsa), bu takdirde her kısım yükün boşaltılacağı limanda yarı bir dispeç yapılması gerekir[65]. Bununla beraber; kaptan sefer arası boşaltılacak yüke ait hesapları eksiksiz olarak yaparak zorunlu garantileri elde etmişse, sadece en son

---

[62] Bu konuda İngiliz Hukuk uygulamasında "Generel Average Bond", bak.Chorley-Giles, 1988, sf.300, Amerikan Hukuku uygulamasında ise "Average Security" denilen taahhüt belgeleri kullanılmaktadır. Türk uygulamasında ise bu anlamdaki özel teminat mektupları kullanılmakta ve mahkemelerce kabul edilmektedir. bak.Tekil F., 1993, sf.251; "Davalı şirket garameye iştirak paylarını karşılamak üzere malların teslimi sırasında usulüne uygun yeterli teminat olarak Lloyd's Average Bond'ları ve nakdi teminatları almış ve hakem-dispeççilerin kararına göre Trustee'lere tevdi etmiş olduğunu savunduğundan bahsedilen (teminatın) celbi ile incelenmesi ve gerçekten bir teminat mektubu niteliğinde olup olmadığının tespiti gerekir". Y.TD., 29.3.1971, 3993/2436, Eriş G., 1990, sf.542; Navlun mukavelesine göre dispeç raporu alınmış olup, davalılar taahhütname ile anılan büronun tayin edeceği garameyi ödeyeceklerini bildirdiklerinden ödeme mükellefiyeti vardır. Y.11.HD. 11.10.1985, 4957/5255, YKD, Mayıs 1986, sf.691; ayrıca bak. § 13, IV, 3.

[63] bak.Tolun O., 1959, sf.90 vd.

[64] bak.§ 26, III; TK.mad.1242/2.

[65] Yargıtaya göre bütün ilgililer davet edilerek, tüm ilgililer için tek bir dispeç yapılmalıdır. Y.D., 8.12.1962, 5061/1912, Eriş G., 1990, sf.734.

varma limanında yapılacak bir dispeçle de yetinilebilir[66]. Diğer yandan; bütün bu kurallar yorumlayıcı nitelikle hükümler olup, konişmentolara konulan koşullarla dispeçin belirli bir limanda yapılacağı da kararlaştırılabilir.

2- Dispeçin Niteliği

Ticaret Kanunumuzda (kaynak Alman Ticaret Kanununda olduğu gibi)[67] dispeçten söz edilmekle beraber, bunun tanımı yapılmamıştır. Dispeç (Dispache, dispache average adjustement) kural olarak sadece bilirkişi raporu niteliğinde[68] avarya zararına ilişkin bir paylaştırma planı olup[69], hukukumuza göre; hükümetçe belirlenmiş olan dispeççiler (Dispacheuren, average adjusters, dispacheurs) ve bunlar yoksa, mahkemece belirlenecek kimseler tarafından yapılır. Diğer yandan gemi ve yükle ilgililer de anlaşma ile dispeççi seçebilirler (TK.mad.1208/1). Uygulamada genellikle navlun sözleşmelerine ve konişmentolara konulan şartlarla belirlenen bu kimselere hakem-dispeççi denilmektedir. Bu seçim, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu hükümlerine göre seçilen hakem tayini niteliğindedir[70]. Kaptan, gemi varma yerine ulaşınca gecikmeksizin dispeçi yaptırmakla yükümlüdür; Kaptan bu yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde, müşterek avaryadan tazminat alacaklılarının her birine karşı sorumlu olduğu gibi (bak.TK. mad.972), tazminat alacaklıları sigortacı ile birlikte ayrıca dispeç yaptırmaya mecbur tutulması için kaptana ve donatana karşı dava açmak

---

66 bak.Sclegelberger, 1959, sf.166.

67 bak.§ 728 HGB.

68 bak.Abraham H.J., 1956, sf.140; Wüstendörfer H., 1950, sf.167.

69 bak.Gierke J.v., 1955, sf.617; Sclegelberger, 1959, sf.167.

70 bak.Y.11.HD. 29.9.1987, 4285 Eriş G., 1990, sf.809; Hakem dispeççilerin hazırladığı dispeç, yasanın öngördüğü dispeççilerinkinden farklıdır. Bunlarda hesaplama dışında uyuşmazlığın ne olduğu, maddi ve hukuki gerekçe, olayda müşterek avarya bulunup bulunmadığı hususları da mevcuttur. Eriş G., 1990, sf.797. Navlun mukavelesinde hakem dispeççi kaydı yoksa yapılan dispeç hakem kararı mahiyetinde değildir. Okay M.S., 1971, sf.601. Bu dispeççinin görevi zararı tespit ve taksimidir. Y.11.HD. 24.10.1980, 4800/4931, Aybay G., 1986, sf.375.

hakkına da sahiptirler (TK.mad.1209/1). Dispeç vaktinde yaptırılmadığı takdirde dahi bu ilgili kişilerden her biri, dispeç yapılmasını yetkili mahkemeden istemeye ve hatta dispeçi yaptırmaya da yetkilidirler (TK.mad.1209/2). Diğer yandan ilgililerin, dispeçin yapılması konusundaki istekleri dispeççi tarafından, olayda müşterek avarya bulunmadığı[71] gerekçesiyle reddedildiği takdirde, sigortacı dahil ilgililerden her birinin isteği üzerine dispeçin yapılacağı yer mahkemesi (TK.mad.1207) dosya üzerinde veya basit muhakeme usulü (HUMK. mad.507 vd.) sonunda dispeçin yapılması gerekip gerekmediğine karar verir (TK.mad.1209/3). Dispeçin yapılmasına ve dispeççi atanmasına ilişkin mahkeme kararı ile[72] dispeçin yapılması ve dispeççi atanmasına itirazın reddine ilişkin kararlar[73] kesin olup bunların temyizi olanağı yoktur.

3- Dispeçinin Fonksiyonu Ve Paylaştırma Planı

Dispeççinin, avarya zararına ait bir paylaştırma planı hazırlamaktan ibaret fonksiyonu hukuki niteliği bakımından Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun 275 inci vd. maddeleri hükümlerine göre görev yapan bilirkişininkine benzemekte ve uygulamada da[74] bu yönde değerlendirilmekte ise de, daha çok Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun 516 ncı vd. maddelerinde düzenlenen bir tahkim işidir. Nitekim Almanya'da dispeççilerin bu sıfatla faaliyetlerinde uygulanacak usuli kurallar nizasız kaza (tahkim) işlerine ilişkin özel bir kanunda[75] yer almaktadır[76]. Bizde de dispeç usulünün bu yolla halli gerekirdi. Zira bir ticaret kanunu, hükümlerinin sisteminin bozulmaması ve sistematik sınıflandırmanın korunması bakımından ayrıntılı şekli hukuk kurallarını (yani usulî hükümleri) kanun tekniği açısından içerme-

---

71 bak.§ 23, I - IV.

72 Y.11.HD. 6.02.1985 E.84/6433, K.85/466 Aybay G., 1986, sf.391.

73 Y.11.HD. 30.6.1980, 3429/3533 Okçuoğlu Y., Yargıtay Kararları ve Karşı Oylarım, Ankara, 1991, sf.372.

74 bak.Bu bölümde dipnot 70.

75 Reichsgesetz über die Angelegenheiten der freiwilligen Gerictsbarkeit, sf.149-158

76 bak.Schlegelberger, 1959, sf.168 vd.

yeceğine göre, bu tür hükümler kanuna alınmak istendiği takdirde doğal olarak eksik ve yetersiz olacaktır. Nitekim Ticaret Kanunumuzun dispeç usulüne ilişkin hükümleri de (kanaatimizce) bu niteliktedir ve birçok usul tartışmasına yol açmıştır.

4- Dispeç Usulü

Dispeçin yapılmasında izlenen usul, tahkim usulüne benzemektedir. Tahkim usulünde olduğu gibi; kanıtların toplanmasında ilgililerden her biri dispeçin yapılması için gerekli ve elinde bulunan (çarter parti, konişmento, fatura vs. gibi) bütün belgeleri dispeççiye ibraz etmek zorundadır (TK.mad.1208/2). Bu zorunluluğa uymadığı takdirde mahkeme, dispeççinin isteği üzerine gerekli belgelerin dispeççiye ibrazını HUMK mad.526 vd. hükümlerine göre bunları ellerinde bulunduranlara emredebilir (TK.mad.1208/3). Dispeççi kendi uzmanlık alanı dışındaki hususların bilirkişi aracılığıyla belirlenmesini de mahkemeden isteyebilir[77].

5- Dispeçin Onayı, İtiraz Ve Zamanaşımı

Dispeççi tarafından (yukarıda belirtilen esaslara göre) avarya zararının belirlenmesine ve paylaşılmasına ilişkin bir paylaştırma planı olarak hazırlanan dispeç, Alman içtihat ve doktrinine göre paylaştırma önerisini içeren bir rapor niteliğindedir; yani doğrudan doğruya icrası olanaklı bir mahkeme ilamı hükmünde değildir. Aynı şey hukukumuz için de geçerlidir. Nitekim ilgililer (yani müşterek avaryadan tazminat alacaklılarıyla borçlular) ve sigortacılar dispeçin onayını, yapıldığı yerdeki mahkemeden (TK.mad.1207) isteyebilecekleri gibi, avaryanın türüne (yani müşterek avarya hali var olup olmadığına) veya hesaplarına da itiraz edebilirler[78]. Mahkemece basit muhakeme usulüyle

---

[77] bak.Okay M.S., 1971, sf.618-619; Eriş G., 1990, sf.801.

[78] TK.mad.1210 hakem-dispeççilerin varlığı halinde uygulanmaz. Bunlar hakem olduklarından HUMK.mad.516 vd. hükümlerine göre işlem görürler. TK.mad. 1210 bilirkişi raporu niteliği bulunan dispeç raporları için söz konusudur. Y.11.HD. 30.6.1980 2666/3428 Aybay G., 1986, sf.382; Kanuni dispeççi ile hakem dispeççi ayırımı hk.bak.Yavaşca C., 1993, sf.137.

yapılacak duruşma (TK.mad.1212; HUMK.mad.507 vd.) sonucunda itirazların yerinde olduğu görülür veya herhangi bir suretle anlaşmaya varılırsa, dispeç buna göre düzeltilerek ya da daha önceden hiçbir itiraz ileri sürülmemişse doğrudan doğruya onaylanır[79]. İtiraz edilmeyen bir dispeçin onay kararı, kesinleşmese de bir ilam hükmünde[80] olduğu gibi; dispeçin onayı hakkındaki karar kesinleştiği takdirde, dispeç raporunda gösterilen alacakların ödetilmesi için verilmiş bir ilam niteliğini alır. Yani İcra ve İflas Kanunu hükümlerine göre icrası olanaklıdır (TK.mad.1213; İcra ve İflas K.mad.32 vd.). Bununla beraber bu ilam, duruşmaya usulüne göre çağrılmış olmayan ilgililer aleyhine bir hukuki sonuç doğurmaz (TK.mad.1213/2).

Yukarıda sözü geçen hallerde, müşterek avaryadan doğan dava hakları bir yıllık zamanaşımına tabidir[81].

---

79 Mahkemenin dispeççi tayiniyle ilgili kararının kesin oluşu ancak henüz dispeç raporu verilmediği halde söz konusu olup dispeç raporu verildikten sonra rapora itirazların yeni bir dispeççi tayini suretiyle değil TK.mad.1211 gereği bilirkişiye hallettirilmesi ve dispeç raporunun buna göre düzeltilip onanması gerektiğinden buna aykırı kararların temyizi mümkündür. Y.11.HD. 1.6.1984, 3324/3599, Eriş G., 1990, sf.815.

80 TK.mad.1213'e göre ilam haline gelen dispeç raporu onanması halinde nisbi harç alınmalıdır.Y.11.HD. 21.9.1982, 3324/3599 Eriş G., 1990, sf.815.

81 TK.mad.1259; Dispeç alacağı hakkında TK.mad.1067 uygulanamaz. Y.11.HD. 16.05.1986, 2657/3001 Eriş G., 1990, sf.795. TK.mad.1262 uygulanmalıdır. Eriş G., 1990, sf.795.

§ 24

GEMİ ÇATMALARI

I. GEMİ ÇATMALARI VE UYGULANMASI GEREKEN KURALLAR

Ticaret Kanunumuzun gemi çatmalarına ilişkin 5 inci faslının 2 nci kısmıyla (1216-1221 inci maddelerde) düzenlenen hükümlerde Kanunun kullandığı "Çatma" sözcüğü, kanaatimizce (bir teknik ve hukuki terim olarak) Eski Deniz Hukukumuzda "Bahri müsademe" veya "Gemi çatması" deyimlerinin yerini tutmamakta; yani gemilerin birbirine bindirmesi, çarpması durumunu açıklayamamaktadır. Bundan dolayı sözü geçen deyim açık ve net olmayan kapalı bir terim olmakla birlikte Ticaret Kanununun yürürlüğe girdiği zamandan buyana hukuk dilinde yerleşerek gerekli anlamı içerisine almıştır.

Bugün yürürlükteki hukukumuza göre hususi bir avarya hali olarak kabul edilen[82] *gemi çatmaları* (Schiffszusammenstoss, abordage, collision at sea) nedeniyle meydana gelen zarar ve kayıplar gemilerin hızlarının ve deniz seferlerinin çoğalması (yani taşıma yoğunluğu) ile eski devirlere göre artmıştır. Özellikle (Boğazlar gibi) dar geçit yerlerinde veya kıyı hatlarında daha sık meydana gelen gemi çatmaları, örneğin ışıklandırma tesisleri, iletişim olanakları veya radar gibi modern araçlarla korunma tekniğinin gelişmişliğine rağmen azalmış değildir (örnek olarak sadece Çanakkale Boğazı'nda Naboland, İstanbul'daki Independenta, Norasia, Ege Denizi'ndeki İzmir veya Atlantik'in Amerika kıyılarında cereyan eden Andrea Doria vb. gibi olayları hatırlatmak yeterlidir)[83]. Deniz taşımasında artan çatma tehlikesi bir yandan (düzenli meteorolojik raporları, fener ve işaret sistemi, radar tesisleri, belirli sefer rotalarının belirlenmesi vb. gibi

---

[82] bak.§ 23, IV; TK.mad.1180.

[83] bak.Aybay G.-Akten N., Türkiye'de Deniz Kazaları, Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Ankara, 1983, sf.1-21.

önlemlerle) teknik yönden önlenmeye çalışılırken; diğer yandan denizle ilgili her devlet, bu koruma önlemlerini sağlayacak hukuk kurallarını yürürlüğe koymak suretiyle bir Deniz Taşıma Düzeni kurmaya çalışmaktadır. Nitekim ülkemizde Marmara Denizi ve Boğazlar Bölgesinde çok sık kazaların olması ve bunların büyük tehlikeler yaratması sonucunda Rusya, Yunanistan gibi bazı ülkelerin Montreux Boğazlar rejimini bozduğu yönündeki haksız itirazlarına rağmen bu bölgelerden güvenli geçişin sağlanması ve buna yönelik deniz trafiği düzenlemesi yapılması amacıyla Türkiye tarafından Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük (RG.11.1.1994-21285) yayınlanarak yürürlüğe konulmuştur. Bu düzenleme Uluslararası Denizcilik Örgütü (İMO) tarafından da benimsenmiştir.

Mevzuatımızda, deniz taşımasında güvenliği sağlamak ve çatmaları önlemek için; ilk önce gemilerin teknik ve personel bakımından normal yolculuk (yani normal deniz tehlikeleri ve koşulları) için zorunlu niteliklere sahip olmalarını sağlayan kurallar yer almaktadır. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında 4922 Sayılı Kanun (DGMK) hükümleriyle, Ticaret Gemilerinin Ölçme Tüzüğü, Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük, Liman Başkanlarının Ölçmeye Yetkili Bulundukları Gemilerin Ölçüleri ve Hesapları Hakkında Talimatname, Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük, Türk Denizcilik Kütüğü ve Gemi Adamları Yönetmeliği hükümleri bu cümledendir. Diğer yandan gemi çatmalarıyla doğrudan doğruya ilgili hükümler, Ticaret Kanunumuzla, uluslararası sözleşmelerdir.

2- Deniz yolu, denizle ilgili bütün devletlerin ortak taşıma yolu olduğundan; deniz taşıma düzenine ve özellikle gemi çatmalarından doğan zarar ve sorumluluğa ilişkin kuralların birlikte belirlenmesi için yapılan 23.09.1910 Tarihli Brüksel Anlaşması hükümleri, ülkemiz tarafından da 9.6.1937 tarih ve 3226 sayılı Kanunla onaylanmış olmakla, mevzuatımızın gemi çatmalarına ilişkin TK.1216 ncı vd maddeleri hükümleri de 7.1.1913 tarihli bir kanunla sözü geçen

Brüksel Anlaşmasına göre değiştirilen kaynak Alman Ticaret Kanunu (HGB)nun 734 üncü vd. maddelerinin aynen yapılmış çevirisidir. Bu suretle; diğer ilgili hükümler yanında mevzuatımızda, gemi çatmalarında uygulanması gereken kuralların başlıca kaynağı 23.9.1910 tarihli Brüksel Anlaşması hükümleriyle Ticaret Kanunumuzun çatmalara ilişkin 1216-1221 inci maddeleri hükümleridir. Yine gemi çatmalarıyla ilgili olarak "Brüksel'de 10.4.1926 tarihinde Devlet Gemilerinin Muaflığına Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi İçin İmzalanan Milletlerarası Anlaşmaya Ek Olarak 24.5.1935 tarihinde imzalanmış Protokol" (Brüksel I)'a 6468 sayılı Kanunla ve "Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Tahdidi ve Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin tevdihi Hakkındaki 1926 Tarihli Milletlerarası 4 Sözleşme" (Brüksel II) ye de 6469 sayılı Kanunla katılmış bulunuyoruz[84]. Keza 20.10.1972 tarihinde Londra'da düzenlenen Denizde Çatmayı Önleme Uluslararası Kuralları[85] (COLGEG) ve bu kurallarda yapılan 1.11.1981 tarihli değişiklik[86] de ülkemizce kabul edilmiştir[87].

3- Brüksel Anlaşmaları hükümleri, bunlara katılan bütün devletlerin bayrak çekme hakkına sahip[88] ticaret gemileri hakkında uygulanır. Ancak, yukarıda sözü geçen 10.4.1934 Tarihli Protokol (Brüksel I)'un 1 inci maddesine göre çatmalardan doğan uyuşmazlıklar yüzünden: "Devletler tarafından tutulmuş gemiler ve taşıdıkları yük, demirli veya sefer halinde münhasıran Devletin ticari olmayan hizmetine tahsis edilmiş olmak şartıyla, haciz, tevkif veya herhangi bir ihtiyati haciz işlemine tabi tutulamaz, fakat bu muafiyet ilgililere ait olabilecek bütün hak ve müracaat yollarına hiçbir veçhile halel vermez". Böylece

---

84 RG.No.8937.

85 Bakanlar Kurulu Kararı 7/14561 RG. 29.4.1978.

86 84/8541 RG.18.11.1984.

87 Buna mukabil çatma konusunda düzenlenen Çatma Konusunda Hukuki Yetki İle İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi ve Çatma ve Diğer Seyrüsefer Olayları Konusunda Cezai Yetki İle İlgili 10.5.1952 iki ayrı brüksel konvansiyonu ile çatma olayından doğan kayıp ve hasar tespiti konusunda düzenlenen 1987 Lizbon kuralları ülkemizce kabul edilmemiştir.

88 bak.§ 2, III, 1.

Brüksel Anlaşmaları hükümleri, savaş gemileriyle[89], devletlerin kamu hizmetlerine tahsis edilen gemiler hakkında geçerli değildir. Fakat devlet gemilerinin sözü geçen muaflığı kuralı, devletler tarafından ticari amaçlarla işletilen gemiler hakkında geçerli olmadığı gibi; muafiyet hükümlerine tabi gemiler tarafından dahi çatma suretiyle verilen zararların tazmini için ilgililer, bu geminin sahibi olan veya onu işleten devletlerin yetkili mahkemelerine başvurabilirler (Brüksel II D, mad.1, 3/2). Bundan başka; çatma yalnız Türk gemileri arasında olmuşsa, doğrudan doğruya Türk Mevzuatı uygulanır. Diğer yandan Türk Karasularında bir Türk gemisiyle Brüksel Anlaşmaları tarafı bir yabancı gemi arasında doğacak çatmada anlaşma hükümlerinin uygulanması gerekir. Ancak, yetkili, mahkeme Türk Mahkemesidir.

4- Diğer yandan, Brüksel Anlaşmaları ile Ticaret Kanunumuzun gemi çatmalarına ilişkin hükümleri, kullanılan "gemi" terimleriyle de

---

89 Brüksel Anlaşması devlet gemileriyle savaş gemilerini kapsam dışı bırakırken Kanumumuz çatma hukukunda devlet ve savaş gemilerinin durumlarını ticari ve diğer özel gemilerle aynı tutmuştur (TK.mad.822/1-2). Tekil F., 1993, sf.267; Ancak Yargıtayın savaş gemilerinin sorumluluklarının söz konusu olduğu davaların ticari dava mahiyetini taşımıyacağı, biri Türk diğeri yabancı devlet savaş gemilerinin çatışması halinde Türk gemisi aleyhine Askeri Yüksek İdare Mahkemesinde dava açılabileceği, yabancı savaş gemisinin ise devletlerin yargı muafiyeti nedeniyle yargılanamıyacağına ilişkin verdiği karar üzerine (Y.4.HD. 12.10.1987, 7309/7373, YKD. Ocak 1988, sf.29) çıkan tartışmalarda bu uygulama hatalı ve hukuka aykırı bulunarak eleştirilmiştir. Kender R., Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalarda Yetki, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, V, Ankara, 1988, sf.141 vd.; Çağa T., Çatmalarda Uygulanabilecek Mesuliyet Hükümlerine Dair, BATIDER, Aralık 1986, C.XIII, S.3-4, sf.14; Kender R., Çatma Hukukunda Harp Gemileri, BATIDER, Aralık 1986, C.XIII, S.3-4, sf.111; Çakalır Y., Harp Gemilerinin Hukuki Durumu, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, IV, Ankara, 1987, sf.35 vd.; Ayrıca Çağa T., Ticaret Kanunumuzun 822. Maddesinin 2.Fıkrasının 2.Bendi Mülga mıdır?, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, VI, Ankara, 1989, sf.289 vd.Yazar bu makelesinde Yargıtay'ın anılan kararı sonrasında ilgililerin başvurduğu Askeri Yüksek İdare Mahkemesinin 13.4.1988 tarih ve 87/156, 88/68 sayılı kararında ileri sürdüğü Anayasanın 125/son hükmünün savaş gemilerinin karıştığı çatmalarda idarenin sorumluluğunun sadece gemi adamlarının kusuruna bağlayıp gemi ve navlun ile sınırlayan TK.mad.822, a.2, b.2'yi zımnen ilga ettiği görüş ve hükmünü tartışarak bu görüşün hukuki dayanağının bulunmadığını ve itibar edilemeyeceğini belirtmiştir.

açıkça belirtildiği gibi; ancak Kanun anlamında "gemi" niteliğine sahip[90] bağımsız, yani birbirinden ayrı ve birden fazla gemiler arasında çatmalara uygulanabilir. Bu itibarla; bir ticaret gemisi ile bu niteliğe sahip olmayan (örneğin şamandıra, duba veya mendirek gibi) yüzen veya sabit cisimler arasında meydana gelen çarpışmalarda sözü geçen hükümlerin uygulanması olanaksızdır[91]. Böylece bir ticaret gemisinin örneğin rıhtıma bindirmesinde çatma hükümleri uygulanamaz. Bu gibi hallerden doğan zararların tazmini için (kaynak Alman Hukukunda olduğu gibi)[92] haksız fiillere ilişkin genel hükümlerin (BK.mad.41 vd.) uygulanması gerekir. Buna karşılık gerek Ticaret Kanunumuzun 1220 nci ve gerekse Brüksel Anlaşmasının 13 üncü maddeleriyle; yukarıda belirtilen anlamda bir çatma doğmadığı halde, geminin bir manevrayı yapması veya yapmaması suretiyle ya da taşıma düzenine aykırı olarak başka bir gemiye veya bu gemide bulanan canlılara ve mallara verdiği zararların tazmininde çatma kurallarının uygulanacağı esası kabul edilmiştir. Hukukumuzda "Kıyasen Çatma"[93] ve Alman Hukukunda "Uzaktan Zarar Verme" ya da "Dolayısıyla Çatma" (Fernsçhadigungmittelbarer Zusammenstoss)[94] diye nitelendirilen bu hallerde doğal olarak olayda kusur ve nedensellik bağının bulunup bulunmaması bakımlarından Ticaret Kanunumuzun çatmalara ilişkin 1216 ncı vd. maddeleri hükümlerinin olduğu gibi (yani doğrudan doğruya) değil, kıyas yoluyla uygulanması gerekir. Buna karşılık çatma kuralları birbirleri ile sözleşme ilişkisi içinde bulunan gemilerin çarpışması halinde uygulanamaz. Nitekim römorkaj sözleşmesine göre hareket eden römorkör ile çekilen gemi arasındaki çarpışma çatma sayılmaz. Keza örneğin yolcu gemisi ile onun tarafından bu gemiye

---

90 bak.§ 2, II.

91 bak.Schlegelberger, 1959, sf.186.

92 Abraham H.J., 1959, sf.142.

93 bak.Göknil M.N., sf.337; Y.TD. 28.6.1951, 3698/3799 Okay M.S., Deniz Ticaret Hukukuna Müteallik On Yıllık Temyiz Kararları; İstanbul, 1954 No.259; Kender R., 1979, sf.49; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.145; Rodière R., 1963, sf.319; Chorley-Giles, 1988, sf.383; Yavaşca C., 1993, sf.8-9.

94 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.401 ve 408.

yolcu veya posta getirmekle görevlendirilmiş gemi arasındaki çarpışmada da çatma kuralları uygulanamaz. Bu hallerde bu gemilerin birbirleri ile ilişkilerini düzenleyen sözleşme hükümleri uygulanır[95].

II. ÇATMALARDA KUSUR VE SORUMLULUK

Gemi çatmaları nedeniyle meydana gelen zararların tazmini için sorumluluğun belirlenmesi konusunda Ticaret Kanunumuz'da (Brüksel Anlaşmasına uygun olarak); çatma olayında bir kusurun bulunup bulunmaması yönünden dört tür çatma hali sayılmaktadır: 1) Kusursuz yani umulmayan bir hal veya mücbir neden yüzünden meydana gelen çatma, 2) Bir tek geminin adamlarının kusuruyla meydana gelen çatma, 3) İlgili gemilerin adamlarının ortak kusurlarıyla meydana gelen çatma, 4) Zorunlu klavuzun kusuruyla (yani çatan gemilerin adamlarının kusuru olmadan) meydana gelen çatma. Esasında Borçlar Kanunu'nun haksız fiillerden doğan sorumluluk ve tazminat yükümlülüğüne ilişkin genel hükümleri (BK.mad.41 vd.)nin özel bir uygulama şeklinden ibaret olan Ticaret Kanunu'muzun gemi çatmaları hakkındaki hükümlere göre:

1- Kusursuz Çatma

Eğer çatma umulmayan bir hal veya mücbir bir sebepten doğmuş veya neden doğduğu anlaşılamamışsa, uğranılan zararlar için kimseden tazminat istenemez[96]. Kusur söz konusu olmayan ve en büyük dikkat ve özen gösterildiği takdirde dahi önlenmesi olanaksız bulunan olağanüstü durum *umulmayan bir hal* veya *mücbir sebep*tir[97]. Esasen

---

95 bak.Tekil F., 1993, sf.266; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.143; aynı şekilde klavuz alan gemi ile klavuz gemisi arasındaki çarpışma da yanı şekilde çatma değildir. Rodière R., 1963, sf.320.

96 bak.Tekil F., 1993, sf.268; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.343; Kender R., 1979, sf.42; Rodiere R., 1963, sf.320; TK.mad.1216; İngiliz Hukukunda bu hal önlemez kaza (inevitable accident) olarak adlandırılmaktadır. Chorley-Giles, 1988, sf.380; Grime R., 1978, sf.165; Werner A.R., 1964, sf.402; Yavaşca C., 1993, sf.10 vd.

97 bak.Schlegelberger, 1959, sf.187.

gerek haksız fiillerde (BK.mad.41 vd.) ve gerekse sözleşme yükümlülüklerinin yerine getirilmemesinde (BK.mad.96 vd.) dahi önemli bir sübjektif unsur olan (ve genel olarak, gerekli dikkat ve özenin gösterilmemesi şeklinde kısaca tanımlanabilecek olan)[98] *kusurun bulunmaması* tazminat yükümlülüğünü ortadan kaldırır. Kusursuz çatmalarda tazminata hükmedilemeyeceği kuralı Yargıtay İçtihatlarında eskidenberi yerleşmiş bulunmaktadır[99]. Bundan dolayı, bir hususi avarya hali olarak kabul edilen kusursuz çatmada herkes uğramış bulunduğu zarara katlanır[100].

2- Tek Taraflı Kusur

Eğer çatma gemilerden birinin gemi adamlarının kusuru yüzünden doğmuşsa, zararı o geminin donatanı tazmin etmekle yükümlüdür[101]. Donatanın adam çalıştıran sıfatıyla kusurlu çatma yüzünden tazminat yükümlülüğü söz konusu olan bu halde gemi adamı (Ticaret Kanununun 821, 822, 972 nci vd. maddeleri anlamında) kaptan, gemi subayı, tayfa ve gemide çalıştırılan diğer kimselerdir[102]. Ancak donatanın; çatmadan doğan bir zararın geminin kullanılmasıyla ilgili bir kusuru (yani teknik anlamda kusur veya sadece teknik kusur) sebebiyle (deniz kusuru, nautisches Verschulden)[103] yani bu nitelikteki bir kusurdan ileri gelmiş olması gerekir. Burada teknik anlamda kusur (deniz kusuru), geminin kullanılmasında özellikle yukarıda sözü geçen sefer ve hareket kurallarına[104] bilerek (kasden) veya ihmal (dikkatsizlik) suretiyle uyulmaması şeklinde çeşitli tarzda görünür[105].

---

98 bak.İzveren A., 1952, sf.73 vd.

99 Y.TD. 21.6.1943, E.42/2917 K.43/7249 Okay S., 1954, No.225.

100 bak.§ 23, IV.

101 bak.Tekil F., 1993, sf.270; Kender R., 1979, sf.43; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.144; TK.mad.1217; Rodiere R., 1963, sf.322; Werner A.R., 1964, sf.403.

102 bak.§ 7, 8.

103 bak.Wüstendörfer H., 1950, sf.404.

104 bak.§ 24, II; Gerekli emniyet tedbirlerini almadan demirleyen geminin rüzgarın tesiri ile çatması kusurlu çatmadır. Y.11.HD. 13.3.1989, 4759/1563 Eriş G., 1990, sf.828.

105 Örneğin Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğünü veya DMCK Kanununun 8.

3- Ortak Kusur

Eğer çatma ilgili (yani çatışan) gemilerin gemi adamlarının ortaklaşa kusurları yüzünden doğmuşsa, bu gemilerin donatanları çatma yüzünden gemilerin ve içinde bulunan malların uğradığı zararları kusurları derecesinde tazmin etmekle yükümlüdürler[106]. Bu kurala göre; çatmada ortak kusurla gemilerin ve malların uğradıkları zarar ve kayıplardan donatanlar ortaklaşa bir şekilde değil, kendi gemi adamlarının kusurlarının derecesi oranında sorumludurlar. Kuşkusuz çoğu kez çatmalarla ilgili gemi adamlarının kusur derecelerini kesin olarak belirlemek olanaksız bulunabilir. Bu gibi hallerde olay sadece müşterek kusur kabul edilerek donatanların tazminat yükümlülüklerinin aralarında eşit olarak paylaştırılması gerekir.

Diğer yandan ortak kusur söz konusu olan çatmalarda ölüm, yaralanma veya sağlığın bozulması gibi kusurlu çatma sonucu insanların uğradıkları zararlardan dolayı gemilerin donatanları, zarar görenlere karşı gemi adamlarının kusurları derecesinde değil, müteselsil olarak sorumludurlar[107]. Yani zarar gören veya mirasçıları uğradıkları zararın tamamının tazminini donatanların herbirinden istemek yetkisine sahiptirler. Bununla beraber donatanlardan gemi adamlarının kusur derecesi daha az olanının diğer donatan veya donatanlara karşı, ödediği tazminat için Ticaret Kanununun 1218 inci maddesinin 1 inci fıkrası hükmüne göre rücu hakkı bulunmaktadır[108]. Görüldüğü üzere

---

maddesine ve bununla ilgili Tüzük hükümlerine riayet edilmemesi gibi. Donatan tüm zararları ve ödediği tazminatları kusurlu gemi adamından veya kaptanından rücuan isteyebilir. Y.11.HD. 17.1.1980, 5684/134; Y.11.HD. 27.11.1980 4302/5052, Eriş G., 1990, sf.836-837.

106 bak.Tekil F., 1993, sf.271; Kender R., 1979, sf.47; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.144; Chorley-Giles, 1988, sf.381-382; Çevik, Alman-Türk Hukukunda Müşterek Kusurlu Çatmanın Hukuki Sonuçları, BATIDER, 1964, C.II, sf.4; TK.mad.1218/1; Y.TD. 4.4.1969, E.67/3903 K.69/1648 BATIDER, Mart 1970, C.V, S.3, sf.627.

107 bak.Tekil F., 1993, sf.272; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.144-145; TK.mad. 1218/2; Werner A.R., 1964, sf.404.

108 TK.mad.1218/2; Çağa T., a.g.m.

Kanunda; ortak kusurlu çatmalarda kişilerin uğradıkları zararların tazmini konusunda donatanların durumu gemi veya malların uğradıkları zararlarınkine göre daha ağırdır.

4- Kılavuz Kusuru

Çatma, gemi bir zorunlu klavuz tarafından sevk edilirken bu zorunlu kılavuzun kusuru yüzünden doğmuşsa, bu takdirde (gemi adamları kendilerine düşen görevi yapmış yani kusurlu hareket etmemiş olmak koşuluyla) geminin donatanı çatma nedeniyle uğranılan zararlardan sorumlu değildir[109]. Zorunlu kılavuz geminin seyirde bulunduğu yerin düzenlemelerine göre (örneğin dar geçitler, liman mıntıkaları veya askeri bölgeler gibi) seyir bakımından özellikler gösteren belirli geçit ve yanaşma yerlerinde yön belirlenmesi için gemi tarafından alınması zorunlu bulunan klavuzdur. Bu itibarla; seyreden gemi tarafından denizde taşıma düzenini ve güvenliğini sağlayan hükümlere göre bir zorunlu kılavuz alındığı takdirde bunun görevinin devam ettiği süre içinde geminin seyrine ilişkin sorumluluk da, kanun hükmü gereği zorunlu kılavuza geçmektedir. Bundan dolayı donatanın gemi adamlarının görevlerini yapmış olmaları (yani kusurlu bulunmamaları) halinde zorunlu kılavuzun kusuruyla neden olduğu çatmalardan doğan zararlardan sorumlu olmaması kanun hükmü gereğidir. Bununla beraber donatanın burada söz konusu olan sorumluluğu kuralı sadece zorunlu kılavuzun kusuru yüzünden doğan çatmalarda uygulanır; yani ihtiyari olarak (donatan veya kaptanın isteği

---

109 TK.mad.1219; Kanun mecburi klavuzluk ihdas etmemiştir. Bu ihtimale binaen hüküm sevketmiştir. Mecburi klavuzluktan bahsedebilmek için: a) gemiye klavuz almak ve b) Klavuzun gemiyi sevk ve idare etmesi mecburiyetlerinin birarada bulunmsı gerekir. Gemiye klavuzun alınması mecburi olduğu halde gemi sevk ve idaresinin bu klavuza bırakılmadığı ahvalde mecburi müşavir klavuzluk söz konusu olup Kanunun aradığı manada mecburi klavuzluk mevcut değildir.Y.İBK. 16.3.1955 26/4 RG. 24.6.1955-9037; Hukuk sistemimizde mecburi klavuzluk bulunmadığına ilişkin bak.Kender R., 1979, sf.44; Yazara göre TK.mad.1219'un Türkiye'de uygulam alanı yoktur. Ayrıca bak.Tekil F., 1993, sf.83-84; Yavaşca C., 1993, sf.16-19; Genel olarak kılavuzluk ve kılavuzluk hizmetleri ile bunun hukuki yapısı bakımından bak. Douglas R.P.A. - Geen G.K., The Law of Harbours and Pilotage, Londra, 1993.

üzerine) alınan ihtiyari klavuzun kusuruyla meydana gelen çatmalarda uygulanmaz. Bu gibi ihtiyari kılavuz alınan hallerde kılavuz alma ve seçme hakkı donatanın olduğundan veya onun kanuni temsilcisi olan kaptandan basiretli bir donatan ya da tedbirli bir kaptan gibi hareket etmeleri istenir[110]. Kısaca; ihtiyari kılavuzun kusuru yüzünden doğan çatmalarda, gemi adamlarının kusuruyla doğan çatlamalara ilişkin kuralların uygulanması gerekir.

III. ZARARIN BELİRLENMESİ, TAZMİNAT YÜKÜMLÜLÜĞÜ VE ZAMANAŞIMI

Gemi çatmalarından dolayı tazminat yükümlülüğünün doğmasında varlığı zorunlu koşul ve unsurlar, esas itibariyle Borçlar Hukukunun genel hükümlerine göre haksız fiilerdekinin aynıdır. Yani gemi veya gemide bulunan eşya ve insanların bir zarara uğramış olması, bu zararın kusurlu çatma sebebiyle doğmuş olması (diğer bir deyimle, doğan zararla kusurlu çatma arasında bir nedensellik bağının bulunması) gerekir. Çatmada kusur kasden, ağır ve hafif ihmal ile seyir kurallarına (deniz taşıma düzenine)[111] uyulmaması şeklinde görülür. Tazminat yükümlülüğünün belirlenmesi için, önceden kusurun derecesi ile zararın derecesinin belirlenmesi gerekir. Bu belirleme işi, işin niteliği bakımından her şeyden önce teknik ve fenni bilgiye gerek gösterdiği için mahkemece H.U.M. Kanununun 275 vd. maddeleri hükümlerine göre bilirkişi yardımıyla yapılır[112]. Gemiye ilişkin tazminatın takdirinde özellikle geminin çatmadan önceki durumu, onarım gereğinin bulunup bulunmadığı ve yapılacak onarım masrafları göz önünde tutulduğu gibi[113] belirlenecek zarara (örneğin hasara uğrayan geminin seferden ve dolayısıyla navlundan yoksun kalması gibi) yoksun kalınan kârların da

---

110 bak.TK.mad.20/2 ve mad.972.

111 bak.§ 24, I.

112 Temyiz Mahkemesi kararları için bak.Okay M.S., 1954, No.228, 229, 230, 231, 243.

113 bak.Okay M.S., 1954, No.257.

katılması gerekir[114]. Diğer yandan ortak kusurlu çatmalarda tazminat yükümlülüğünün belirlenmesinde zararın tarafların kusurlarının ağırlığı oranında tazmin edilmesi gerektiği gibi[115], bilirkişi raporlarına göre çatmanın her iki tarafın aynı derecede kusurundan ileri geldiği anlaşıldığı takdirde, zararın tümü bu oran dahilinde (yani yarı yarıya) taraflarca tazmin olunur[116]. Çatma sonucu bütün zararlar için donatanlar gemi ve navlunla sınırlı ayni sorumludur. Fakat donatanın şahsi kusuru varsa sorumluluğu sınırsız olur[117].

Gemi çatmalarından doğan tazminat davaları; her ne kadar talep haklarının nitelikleri bakımından birer alacak davası olarak davalının ikametgahının bulunduğu yer mahkemesinde açılırsa da, esasında bu tür dava haklarının dayanağı bir haksız fiil olduğuna göre H.U.M.Kanununun 21 inci maddesi hükmüne göre çatmanın doğduğu yer mahkemesinde de açılabilir[118]. Davanın çatmanın olduğu yer mahkemesinde görülmesinde kanıtların kolaylıkla toplanabilmesi gibi pratik olanaklar bakımından büyük yarar vardır. Çatmadan doğan tazminat davasının yargılama usulünde zarar gören tarafın zararını[119] çatma ile bu zarar arasındaki nedensellik bağını yani zararın kusurlu çatma sonucu doğduğunu ve diğer tarafın kusurunu kanıtlaması gerekir[120].

---

114 bak.Okay M.S., 1954, No.235, 236, 237, 238 ve 239; Tazmin edilecek zarar miktarı onarım masrafı ile seferden kalma zararlardır.Y.11.HD. 1.10.1971, 4608/6117, Aybay G., 1986, sf.300.

115 bak.Okay M.S., 1954, No.248.

116 bak.Okay M.S., 1954, No.258.

117 TK.mad.1252, 1254, 1256; Kender R., 1979, sf.50; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.145.

118 bak.Okay M.S., 1954, No.262.

119 bak.BK.mad.42/1.

120 bak.Tuhr von, sf.91, 558; Aynı çatma olayında başka bir mahkeme ilamı kesin delil sayılamaz. Y.HGK. 10.10.1973, 71/T-49-776 Aybay G., 1986, sf.306; Aynı çatma olayı ile ilgili olarak ibraz edilen kesinleşmiş başka mahkeme kararında yazılı kusur oranları "güçlü" delil sayılmalıdır. Y.TD. 6.3.1975, 74/5261, 75/1614 Aybay G., 1986 sf.313.

Diğer yandan; gemi çatmalarından doğan tazminat talep (dava) hakları iki yıllık zamanaşımına tabidir. Kuşkusuz burada söz konusu olan gemi çatmalarının, gemilerin duba, mendirek veya rıhtım gibi (gemi niteliğine sahip olmayan) cisimlerle meydana gelen çarpışmalar ile karıştırılmaması gerekir. Zira bu gibi hallerde Ticaret Kanunumuzun 1216-1221 inci maddeleri anlamında bir çatma değil, doğrudan doğruya Borçlar Kanununun genel hükümleri[121] kapsamına giren bir haksız fiil söz konusudur[122]. Bundan dolayı bu tür hallerde; çatmalarda olduğu gibi zamanaşımı iki yıl değil, Borçlar Kanununun 60 ıncı maddesi hükmüne göre bir yıldır ve ötedenberi Yargıtay içtihatları da bu yoldadır[123]. Ortak kusurlu çatmada donatanlar arasındaki rücu davasında zamanaşımı da keza bir yıldır. Buna karşılık çatma nedeniyle cismani zarara uğrayanların veya ölenlerin mirasçılarının açacakları tazminat davaları on yılda zaman aşımına uğrarlar[124].

---

121 bak.BK.mad.41 vd.

122 bak.§ 24, I, 4.

123 Y.TD. 24.10.1944, 2406/2194, Okay M.S., 1954, No.305.

124 Y.İBK. 20.12.1971, E.70/4, K.71/5 RG. 20.3.1972-14134.

3.Kısım

§ 25

DENİZDE KURTARMA VE YARDIM

I. KURTARMA VE YARDIM İŞLERİNDE UYGULANMASI GEREKEN KURALLAR

1- Kurtarma Ve Yardım Kurallarının Gelişmesi

Ticaret Kanunumuzun kurtarma ve yardım işlerine ait IV üncü Kitabı, 5 inci faslının 3 üncü kısmı (1222-1234 üncü maddeleri) hükümleri; esasında içerdikleri etik (ahlaki) ve insani prensipler bakımından büyük bir gelişmişlik taşır: Eski zamanlardaki anlayışa göre kıyıya vuran gemi ve eşya (insanlarla birlikte) sahipsiz şey sayılarak "Kıyı Hukuku, Strandrecht"na dayanılarak kıyı halkının mülkiyetine geçerdi. Daha sonraları krallar tarafından kıyı beyliklerine bir "Kıyı İmtiyazı, Strandregal" olarak tanınan bu hak sonradan bir "kurtarma ücreti hakkı" şeklini aldı[125]. Özellikle 19 uncu yüzyılın ikinci yarısından sonra; tehlikede bulunan gemi kaptanıyla kurtarma ve yardım işlerini meslek olarak sürdürenler arasında yapılan anlaşmalarda yavaş yavaş teamül halinde kullanılan basılı sözleşme formüllerinde yardım ücreti, geminin kaptan ve donatanların adları yazılarak (özellikle bugün mevzuatta yerleşen) sonuçsuz kalan kurtarma ve yardım işlerinde ücret istenemeyeceği (no cure no pay) kuralı uygulamada örf halinde uygulanagelmekte idi[126]. Yukarıda çatmalar konusunda sözü geçen[127] Brüksel Konferansında 23.9.1910 tarihinde çatmadan başka denizde kurtarma ve yardıma ilişkin kuralların birleştirilerek belirlenmesi hususundaki ikinci bir anlaşma hükümleriyle uluslararası bir

---

125 bak.Planitz H., 1949, sf.118.

126 bak.Abraham H.J., 1956, sf.146.

127 bak.§ 24, I.

nitelik alan kurtarma ve yardım işlerine ilişkin kurallara göre değişikliklere uğrayan Alman Ticaret Kanunu (HGB)nun 740 ıncı vd. maddeleri hükümleri[128] bugünkü Ticaret Kanunumuzun kurtarma ve yardım işlerine ilişkin hükümlerinin kaynağıdır.

2- Yürürlükteki Hukuka Göre Uygulanması Gereken Kurallar

Bugün yürürlükteki mevzuatımızda kurtarma ve yardım işlerinde uygulanması gereken başlıca kurallar Ticaret Kanunumuzun 1222 nci vd. maddelerinde bulunmakla beraber, diğer özel kanunlarda da bunları tamamlayıcı bazı münferit hükümler yer almaktadır. Bu bakımdan Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunun (DCMK. No.4922) 10 ve 14 üncü maddeleri, genelde gemi kaptanlarını tehlikede bulunan gemilere yardıma zorunlu tutmaktadır. Diğer yandan Türkiye Denizcilik İşletmeleri Ana Statüsü hükümleriyle[129] İşletme, Türk Karasularının belirli kıyı bölgelerinde savaş gemileri dışında 300 tonilatodan yukarıda bulunan gemilere yöneltilecek kurtarma ve yardım işlerini tekel şeklinde yapmakla görevlendirilmiştir. Keza 815 sayılı Kabatoj Kanununa göre Türk Karasularında kurtarma ve yardım işleri Türk bayraklı gemilere aittir[130]. Ancak bu iki tekel durumunun sadece sürekli ticari amaçla yapılacak kurtarma ve yardım işlerinde söz konusu olduğunun kabulü zorunludur[131]. Zira gerek iç mevzuatımızda (DCMK.mad.10-14) gerekse tarafı olduğumuz Brüksel Konvansiyonunda insani ve ahlaki amaçla tüm gemilere zorunlu yardım ve kurtarma yükümlülüğü getirilmiştir. Bu itibarla tekel hakkına ilişkin hükümler bu zorunluluğun yerine getirilmesine engel olamaz. Ayrıca Ticaret Kanunumuzda bir ücrete hak kazandıran kurtarma ve yardım işleri düzenlendiğinden bu işin kanuni bir zorunluluk olarak kamu

---

128 Schlegelberger, 1959, sf.197.

129 RG. 14.11.1984-18575.

130 Kurtarma işleri tekeldir. Kurtarmaya yabancı tahlisiye gemisinin iştiraki ticari amaçlıdır ve tekel hakkını ihlal eder. Y.TD. 8.12.1970, 629/4935, BATIDER, Temmuz 1971, C.VI, S.1., sf.217.

131 Y.HGK. 18.11.1964, 936/648; Y.TD. 9.3.1970, 1172/934, Aybay G., 1986, sf.329.

hizmeti şeklinde yapılması halinde bir ücretin ödenilmesi gerekmiyorsa hukuken kurtarma ve yardımdan söz edilemez[132]. Fakat mevzuatımızda örneğin kaynak Almanya'daki 1874 tarihli "Alman Kıyı Kurtarma-Yardım Tüzüğü" (Deutsche Starndungsordunung) gibi bütün kurtarma ve yardım faaliyetlerini kamu hukuku yönünden düzenleyen derli toplu bir kodifikasyon yoktur. Kanaatimizce Deniz Hukukumuzda bu konuda önemli bir boşluk ve eksiklik bulunmaktadır; zira Ticaret Kanunumuzun hükümleri sadece kurtarma ve yardım işlerine ilişkin ücret ilişkilerini bir dereceye kadar düzenlemeye çalışmaktadır.

3- Ücret İlişkisinin Hukuki Dayanağı

Kurtarma ve yardım işlerinde ücret ilişkileri esas itibariyle Ticaret Kanunumuzun 1222 vd. maddeleri hükümleriyle düzenlenmiştir. Bu itibarla Ticaret Kanunumuzun sözü geçen hükümleri bu kanunun uygulama alanına giren ülke kıyı ve karasularındaki kurtarma ve yardım faaliyetlerinde uygulanır (TK.mad.1). Fakat kanunda ayrıca hüküm bulunmayan konularda (ayrıca yerel adetler bulunmayan hallerde) yukarıda sözü geçen Brüksel Anlaşması hükümleri de Ticaret Kanununun 2 nci maddesine göre teamüli kural olarak uygulanabilir. Ülke karasuları dışında Türk gemileri arasında kurtarma ve yardım faaliyetlerine de aynı hükümler uygulanır. Diğer yandan Brüksel Anlaşması hükümleri bu anlaşmaya taraf olan devletlere mensup ilgililerin kurtaran ve kurtarılan gemileri arasındaki kurtarma ve yardım işlerine de uygulanır.

II. KURTARMA VE YARDIM FAALİYETLERİ, ÜCRET KOŞULLARI

Hukukumuza göre; deniz tehlikesi altında bulunan bir gemi veya gemideki eşya üçüncü kişilerin yardımıyla bu tehlikeden kurtarıldığı takdirde kurtarma veya yardım için bir ücret talep hakkı doğar. Ticaret

---

[132] bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.148; Bu amaçla kamu kurumunun daimi hizmetinde olan römorkörler özel mülkiyette olsalar bile durum böyledir. Chorley-Giles, 1988, sf.436; Maraist F.L., 1992, sf.127-128.

Kanunumuzun 1222 nci vd. maddelerine göre böyle bir talep hakkının doğabilmesi için aşağıdaki koşul ve unsurların bulunması gerekir:

1- Kurtarma ve yardım söz konusu olan gemi veya eşyanın bir deniz tehlikesi altında bulunması gerekir. Deniz tehlikesi kavramının en geniş anlamında gemi veya eşyayı doğrudan doğruya veya dolayısıyla tehdit eden bir hal olup, geminin sadece kendi araçlarıyla ve gemi adamları tarafından ve yardım olmadan önlenmesi olanaksız bulunan bir durumdur. Esasen Ticaret Kanununun 1222 nci maddesinin 1 inci fıkrasında "gemi veya gemideki şeylerin, gemi adamlarının idaresinden çıkması" belirtilmek suretiyle bu durum ifade edilmek istenmektedir. Diğer yandan tehlikenin, önlenmemesi halinde gemi veya yükün tamamıyla kaybı ya da önemli bir şekilde hasarlanmasının olası bulunması gerekir. Bu durumun takdiri ise kaptana aittir (TK.mad.972 vd.). Müşterek avaryadan farklı olarak tehlikenin gemi ve yükü müştereken tehdit etmesi gerekmez, Yalnız yükü veya yalnız gemiyi tehdit etmesi yeterlidir. Keza tehlikenin mevcut bir tehlike olması zorunlu değildir. Olası bir tehlikenin varlığı yeterlidir[133]. Kurtarma ve yardımın konusu sadece ticari gemiler olmayıp, her türlü devlet ve savaş gemileri, yatlar, spor, eğitim ve öğretim gemileri, bilimsel araştırma gemileri ile bunların içerisinde bulunan şeylerdir. Gemideki eşya kapsamına da sadece yük değil yolcu ve gemi adamlarının bagaj ve kişisel eşyası da girer.

2- Ücret talebinini dayanağı, bir kurtarma ve yardım işidir. Kurtarma ve yardımda; geminin veya gemideki eşyanın gemi adamlarının yönetiminden çıktıktan sonra üçüncü kişiler tarafından güven altına alınması veya deniz tehlikesinden kurtarılması söz konusudur. Bu bakımdan kurtarma ve yardıma yönelik hangi faaliyetlerin bu anlamda bir hizmet olarak kabul edileceği Kanunda ayrıca belirtilmediğine ve belirtilmesine de olanak biulunmadığına göre, bunun takdiri uygulama ve mahkeme içtihatlarına bırakılmıştır. Yargıtay

---

133 bak.Kender R.- Çetingil E., 1992, sf.147; Grime R., 1978, sf.188; Yavaşca C., 1993, sf.39-40.

içtihatlarına göre örneğin; hasara uğramış, fakat gemi adamlarının yönetiminden çıkmamış olan bir geminin mendireğe alınıp onarılması yardım niteliğinde değildir[134]. Diğer yandan; şaftı kırılan bir motorun tek direkli ve 150 ton yüküyle en yakın limana kadar çektirilmesinde, motorun, hava durumuna göre bu durumuyla tehlikeli akibete uğramadan kendi kendisini getirip getiremeyeceğinin belirlenmesi ile yapılan işin sıradan bir römorkaj hizmeti veya gerçekten bir kurtarma faaliyeti niteliğinde olduğunun takdiri gerekir[135]. Buna karşılık olağan römorkaj işi olağanüstü[136] durumlarda kurtarma ve yardım niteliğini kazanabilir. Bunun için çekilenin römorkaj sözleşmesinin yapıldığı sırada öngörülmesi olanaksız nedenlerle tehlikeye düşmüş bulunması ve römorkajı yapanın üstlendiği risk, sorumluluk ve görevin de öngörülmüş olanın dışında ve üstünde olması gereklidir[137]. Aynı şekilde olağan hizmetleri aştığı ölçüde kılavuzların olağanüstü faaliyetleri de kurtarma ve yardım niteliği kazanabilir. Öte yandan ücret talebine dayanak, kurtarma ve yardım işinin maddi olması ve bir hizmet olması da zorunlu değildir. Verilen önemli ve olağanüstü teknik bilgiler, talimatlar şeklindeki fikri hizmetler hatta moral veya hukuki destek dahi yerine göre kurtarma ve yardım işi niteliğini taşıyabilir[138]. Ayrıca gemi yolcusunun canını malını ve kişisel çıkarlarını kurtarmak (yani kaçmak) olanağını sağlamanın ötesindeki çaba ve gayretleri kurtarma ve yardım sayılabilir[139]. Buna karşılık tehlike altında bulunan geminin gemi adamları ise, esasen bir iş sözleşmesi hükümlerine göre gemide hizmetle yükümlü olduklarından kurtarma ve yardım ücreti

---

134 bak.Okay M.S., 1954, No.263.

135 bak.Okay M.S., 1954, No.264.

136 bak.Çakalır Y., 1987, sf.200 vd.; Y.11.HD. 6.7.1992, 1384/8233, BATIDER, Haziran 1992, C.XVI, S.3, sf.145; Y.11.HD. 21.11.1988, 6926/6931 Menteş Y., Gemi Adamlarının Kurtarma Ve Yardım Ücreti Ve Adalet Kavramı, İstanbul, 1991, sf.209.

137 bak.Chorley-Giles, 1988, sf.435.

138 bak.Chorley-Giles, 1988, sf.434; Rodière R., 1963, sf.336; Menteş Y., 1991, sf.90 vd.; Tekil F., 1993, sf.287.

139 bak.Chorley-Giles, 1988, sf.437; Maraist F.L., 1992, sf.127.

talebinde bulunamazlar[140].

3- Diğer yandan sadece tehlikede bulunan bir gemi veya gemideki eşyanın güven altına alınması için bir ücret istenilebilir. Bu itibarla kurtarma ve yardım işinin iyi sonuç vermesi gerekir[141], aksi halde yapılan hizmetler sonuçsuz kalmışsa, kurtarma ve yardım ücreti istenilemez[142]. Faydalı sonuç tam veya kısmi ya da nisbi olabilir. Bundan başka kurtarma ve yardımdan dolayı bir ücret talep hakkı sadece bir gemi veya gemideki eşya için söz konusu olabilir. Kurtarılan kimseler için ise kurtarma ve yardım ücreti ödemek zorunluluğu yoktur; zira can kurtarmak ahlaki bir yükümlülük olduğu gibi, denizde can tehlikesine uğramış olanlara yardım kamu hukuku yönünden herkesi bağlayan bir yükümlülüktür (DCMK.mad.14 vd.). Bununla beraber; kurtarma ve yardıma neden olan kazaya can kurtarmak suretiyle müdahale etmiş olanlar, gemi ve yükü kurtarmış olan kimselere verilecek ücretten uygun (yani hak ve adalet kurallarına uygun) bir pay isteyebilirler[143].

Kaptanın açık karşı koymasına rağmen[144] bir gemiye yardımda bulunmuş olan kimse de, kurtarma ve yardım ücreti talebinde bulunamaz. Bununla beraber karşı koymanın makul olmadığı anlaşılırsa

---

140 bak.Werner A.R., 1964, sf.437. Kurtarma ve yardım "başkasına" yönelik olmalıdır.TK.mad.1224/2; gemi adamı kavramı için bak.§ 8, I.

141 bak.Grime R., 1978, sf.194; Werner A.R., 1964, sf.437; Yavaşca C., 1993, sf.44.

142 Yardım çağrısı olmaksızın yetkili makamların emriyle tankerde çıkan yangını söndürmek için yapılan masraflar tanker battığı için donatandan istenilemez. Talebin hazineye yöneltilmesi gerekir. Y.11.HD. 26.4.1984 1666/2609, YKD, Temmuz 1984, sf.1059; Tanker battığı için kurtarma ve yardım ücreti istenilemeyeceği yönünde Y.11.HD. 7.5.1992, 1096/5960.

143 Davacı talep üzerine davalı gemi adamlarını kurtardığı gibi yardım mahallinde üç gün bekledikten sonra davalının yardım isteğinden vazgeçmesi nedeniyle işin sonuçsuz kalması halinde yapılan hizmet karşılığında hak ve nısfet ilkeleri uyarınca bir ücrete hak kazanır. Y.11.HD. 9.12.1980, 5271/5762 Eriş G., 1990, sf.861.

144 C.Savcılığının emriyle yapılan ameliyeye karşı koymamış olan donatanın kurtarma ve yardım ücreti ödemesi gerekir.Y.TD. 12.10.1970, 4659/3606 Eriş G., 1990, sf.864.

ücret isteme hakkı doğar[145]. Bundan başka; kurtarma ve yadım işini kendi kusuru ile zorunlu kılan, örneğin kusurları ile çatma ve sair deniz kazasına neden olan kimselerle, hırsızlık eden, mal gizleyen veya yardım işinde dürüst hareket etmeyenler de ücret talebinde bulunamazlar ya da hareketlerinin derecesine göre bunların yardım ücretleri indirilebilir (TK.mad.1229; Brüksel Anlaşması mad.8/3).

III. KURTARMA VE YARDIM ÜCRETİNİN BELİRLENMESİ

1- Kurtarma ve yardım için verilecek ücretin miktarının belirlenmesinde herşeyden önce taraflar arasındaki sözleşme esastır (TK.mad.1225/1; Brüksel Anlaşması mad.6). Sözleşme şekle bağlı değildir. Uygulamada genellikle tehlike içerisinde bulunan gemi yardım çağırır ve kurtarma ve yardım sözleşmesi yazılı olarak veya telsizle yapılır. Bu konuda çoğunlukla önceden hazırlanmış, örneğin Lloyds ve TDİ'nin tip (matbu) kurtarma ve yardım sözleşmeleri kullanılır. Ücrete ilişkin koşullar da burada düzenlenir. Taraflar belli bir maktu ücret kararlaştırabilecekleri gibi Lloyds formunda olduğu üzere "no cure no pay" (faydalı sonuç doğmazsa ücret de doğmaz) kaydı ile anlaşabilirler. Hatta faydalı sonuç elde edilemese bile bazı masrafların ve hizmete karşılık gelen orantılı bir ücretin ödenmesi kararlaştırılabilir. Ancak, anlaşmanın kurtarma işinden önce, kurtarma faaliyeti sırasında veya kurtarmadan sonra yapılmış olması, yani (deniz tehlikesi göz önünde tutularak) anlaşmanın yapıldığı andaki hal ve şartlar tarafların serbest rıza ve iradelerine etki edebileceği için, sözleşmenin sağlığı bakımından büyük rol oynar. Bundan dolayı Ticaret Kanunumuzun 1228 inci maddesine göre mahkeme; talep üzerine, tehlike zamanında ve tehlikenin etkisi altında yapılan bir kurtarma ve yardım sözleşmesinde kabul edilen koşulları hak ve adalet kurallarına aykırı bulunduğu takdirde değiştirilebileceği gibi, iptal de edilebilir[146]. Bundan başka;

---

145 Y.11.HD. 21.4.1977, 1150/2086 Eriş G., 1990, sf.864; Yavaşca C., 1993, sf.45-46.

146 Y.11.HD. 20.1.1987, 6308/104 Eriş G., 1990, sf.871; Y.11.HD. 2.5.1989, 5390/2755; İKİD, Mayıs 1990, sf.7222.

taraflardan biri hile ile sözleşmeyi yapmaya yöneltilmişse ya da sözleşmede kabul edilen kurtarma ücreti ile yapılan hizmet arasında aşırı derecede bir oransızlık varsa yine aynı kural uygulanır[147].

2- Kurtarma ve yardım ücreti için taraflar arasında bir anlaşma yoksa ücret halin gereği yani mevcut durum ve koşullar göz önünde tutularak hak ve adalet kurallarına göre belirlenir (TK.mad.1225/1) ve belirlenecek bu ücret hiçbir şekilde, güven altına alınan veya kurtarılan şeylerin değerini geçemez (TK.mad.1222/3; Brüksel Anlaşması mad.2/3). Kurtarma ve yardım ücreti para olarak belirlenir ve taraflar oy birliğiyle (müştereken) istemedikçe para olarak belirlenen bu ücret güven altına alınan veya kurtarılan malların değerlerinin bir yüzdesi oranında (yani bir tür kâra veya semereye katılma biçiminde) belirlenemez (TK.mad.1225/3).

Ticaret Kanunumuzun 1226 ncı maddesi (Brüksel Anlaşmasının 8 inci maddesine uygun olarak) ücretin ne şekilde hesaplanacağı hakkında belirli esaslar koymuştur: Bu konuda ilk önce elde edilen sonuç (yani kurtarılan kıymetlerin toplamı), kurtarma faaliyetine katılanların hizmet ve emeği, güven altına alınan veya kurtarılan gemi ile içindeki can ve malların karşı karşıya kaldıkları riziko, kurtarmaya katılanların kendileri ve gemileri bakımından göze aldıkları tehlike ile harcanan zaman, doğan zararlar ve yapılam masraflar vb. göz önünde tutulur. Bundan sonra, güven altına alınan veya kurtarılan şeylerin değeri ile hak kazanılan navlun ve yolcu taşıma ücretleri hesaba katılır (TK.mad.1226/1). Diğer yandan resmi daire harç ve masrafları ile güven altına alınan veya kurtarılan şeylere ait gümrük vs. resimleri, koruma ve satış masrafları ücrete girmezler. Zira bunlar, doğrudan doğruya kurtarılan kıymetlere ait masraflardır.

---

147 Ancak kurtarılan donatanının veya kaptanının ticari saik hataları ve basiretli bir tacir gibi davranmayarak kötü pazarlık yapmış olmaları kendilerini bu korumadan yomsun bırakır.. Marais F.L., 1992, sf.124.

IV. KURTARMA VE YARDIM ÜCRETİNİN PAYLAŞILMASI

1- Aynı Donatanın Birden Çok Gemileri Arasındaki Yardım

İngiltere, ABD, Belçika, Hollanda ve Fransa'da uygulanan sisteme göre kurtarma ve yardım ücretinin hak sahipleri arasında nasıl pay edileceği olayın özelliği ve şartları göz önünde tutularak yargı organınca her hak sahibine göre ayrı ayrı belirlenir. Hukukumuzda ise (Almanyada olduğu gibi) ücretin paylaştırılmasında yargı organı kanunda gösterilmiş paylaştırma oranlarına uyulması gerekir. Bu kurallara göre belirlenen kurtarma ve yardım ücretinin kimler arasında ve ne şekilde paylaşılacağı konusunda: ilk önce kurtarma ve yardım faaliyeti aynı donatanın birden çok gemileri arasında olmuşsa, buna katılan gemiler için de ücret hakkı doğar (TK.mad.1222/2). Kurtarma faaliyetine birbirinden bağımsız çeşitli kişiler ve gemiler katılmış olup arada ayrı bir sözleşme yoksa, kurtarma ücreti yine sözü geçen kurallara göre bunlar arasında pay edilir.

Diğer yandan bir gemi veya yükü bir başka gemi tarafından tamamen veya kısmen güven altına alınır veya kurtarılırsa, kurtarma veya yardım ücreti; kurtaran geminin donatanı, kaptanı ve diğer gemi adamları arasında paylaşılır. İlk önce kurtaran geminin donatanının yardım veya kurtarma yüzünden gemisinin uğradığı zararlara işletmesinin bu yüzden yaptığı fazla masraflar (örneğin fazla yakıt, gemi adamlarının fazla mesai ücretleri gibi) kendisine tazminat olarak ödenir ve geriye kalanın üçte ikisi motorlu ya da buharlı gemi donatanına, yelkenli gemi donatanına ise yarısı, motorlu ya da buharlı gemi kaptanı ile diğer gemi adamlarına altıda birer, yelkenli kaptanı ile yelkenlinin diğer gemi adamlarına ise dörtte birer verilmek suretiyle ücret paylaştırılır (TK.mad.1230/1). Kaptanın ücret payı değişmez, diğer gemi adamlarına düşen miktar ise; yolculuk bitmeden önce herbirinin hizmet ve fedakarlığı gözetilerek düzenlenen bir pay cetveline göre aralarında kaptan tarafından paylaştırılır (TK.mad.1230/2).

Burada sözü geçen kurallar emredici hüküm olup, bunlara aykırı olarak yapılan sözleşmeler geçersizdir. Gemi adamları, pay cetvelinin kendilerine bildirilmesinden sonra ilk varma limanında veya geminin bağlama limanına dönmesinden sonra on gün içerisinde mahkemede itiraz hakkına sahiptirler[148]. Mahkemede duruşma sonunda pay cetvelinin aynen veya değiştirilerek onaylanması yolunda verilecek karar kesindir, yani temyiz yolu kapalıdır ve bu kararın bir örneği derhal donatana tebliğ edilir. Ancak kurtarma ve yardım işlerinin bu amaca tahsis edilmiş olan gemi veya römorkör tarafından bu tahsis amacı içerisinde yapılması halinde[149] ücret ve paylaştırmaya ait hükümler bu gemi adamları hakkında uygulanmaz[150].

2- Donatan Ve Yükle İlgililere Karşı Talep Hakları Ve Güvence

Kurtarma ve yardım ücretinden doğan talep hakları kurtarılan geminin donatanı veya sahibi ile yükle ilgili kişilere karşı ileri sürülebilir[151]. Bütün bu kişiler alacaklılara karşı müşterek ve

---

148 Y.11.HD. 13.11.1981, 4309/4800 Eriş G., 1990, sf.878; Dispeç raporunda hakem-dispeççinin takdir ettiği miktarın kurtaran gemi adamlarını bağlıyacağına dair kanuni ve akdi bir hüküm bulunmamakla birlikte hakem-dispeççinin takdir ettiği kurtarma ücreti kurtarıcı kişileri bağlamaz.Y.11.HD. 2.2.1982, 153/362 Menteş Y., 1991, sf.205.

149 Tesislerine yaklaşacak gemilerde doğacak muhtemel yangınlara karşı oluşturulmuş ekibin kurtarma ücretinin varlığının tayini, açıkta yanan geminin konumuna, yükünün cinsine göre, tesisleri tehdit edip etmemesine göre belirlenir. Y.11.HD. 5.12.1984, 5301/6254. Yangının tesisler için tehlike arzetmemesi halinde kurtarma ve yardım ücreti söz konusu olacaktır. Y.11.HD. 14.6.1984, 2004/3858 Eriş G., 1990, sf.859; Y.11.HD. 20.12.1981, 4302/5707 Menteş Y., 1991, sf.171.

150 Y.11.HD. 2.5.1979, 1151/2231 Eriş G., 1990, sf.878.

151 Bu talep hakkı kurtaran gemi donatınına aittir. Kurtaran gemi gemi adamlarının ancak kendi donatanlarına müracaat ile paylaştırma yapılarak ücret paylarının ödenmesini isteme hakkı bulunup bunun için kurtarılan geminin donatanına dava açamıyacakları kabul edilmektedir.Kender R., 1979, sf.62; Ancak Y.11.HD. 24.2.1984 E.82/461 K.84/749 ve 26.10.1984, 5023/5061 sayılı kararlar ile gemi adamlarının ücretleri için doğrudan doğruya kurtarılana başvurmalarını hukuka aykırı görülmemiştir.Menteş Y., 1991, sf.177.

müteselsil borçlu olarak ve aralarındaki hukuki ilişki yönünden ise birbirlerine karşı ilgili bulundukları şeylerin kıymetleri oranında sorumludurlar[152]. Kurtarma ve yardım ücretleri nedeniyle kurtarılan geminin donatanı deniz servetiyle, kurtarılan yükün sahibi ise sadece kurtarılan yük ile sınırlı olarak sorumludur. Diğer yandan alacaklıların hakları aşağıdaki hükümlerle güvence altına alınmıştır:

a) Yardım ve kurtarma masrafları ile kurtarma ücretinden dolayı alacaklıya, güven altına alınan veya kurtarılan şeyler üzerinde gemi alacaklısı ve yük alacaklısı hakkı şeklinde (TK.mad.1235/4, 1258) bir kanuni rehin hakkı ve güven altına alınan şeyler üzerinde de güvence verilinceye kadar hapis hakkı tanınmıştır. Alacaklı, rehinli şeyler üzerinden alacağını tahsil etmek yetkisine sahiptir, rehnin paraya çevrilmesi konusunda İcra ve İflas Kanununun 145 inci vd. maddeleri hükümleri uygulanır (TK.mad.1232).

b) Diğer yandan; alacaklıların ücret ve masraf alacakları ödenmedikçe ya da bu konuda güvence verilmedikçe, kaptan malları tamamen veya kısmen teslim edemez. Aksi halde kaptan, teslim edilen şeylerden alacaklının teslim zamanında elde edebileceği miktar oranında alacaklıya karşı şahsen sorumludur (TK.mad.1233/1). Fakat kaptanın bu şekilde sorumluluğunu doğuran hareket tarzını donatan emretmişse durumu bilerek böyle bir emir veren donatan da kişisel olarak sorumlu olduğu gibi bu emre uymuş olması da kaptanı sorumluluktan kurtaramaz[153]. Uygulamada çoğunlukla güvence alınmak suretiyle kurtarılan gemi ve yükü serbest bırakılmaktadır.

c) Gönderilen için; kurtarma ve yardım olayı, kendiliğinden kurtarma ve yardım ücret ve masraflarını ödemek borcu doğurmaz (TK.mad.1234/1). Ancak gönderilen, malları teslim alırken bu mallar için kurtarma ve yardım masrafı ödeneceğini biliyorsa, mallar teslim edilmiş olmasaydı bunların paraya çevrilmesi halinde masrafların

---

152 Abraham H.J., 1956, sf.153.

153 Y.TD. 14.11.1961, 995/3865 Eriş G., 1990, sf.884; TK.mad.1233/2, 973/2.

ödeneceği oranda kişisel olarak sorumludur[154]. Fakat teslim edilen mallarla birlikte başka şeyler de güven altına alınmış veya kurtarılmış ise, bu takdirde gönderilenin sözü geçen şahsi sorumluluğu, masrafların bütün şeyler arasında paylaşılması halinde teslim edilen mallara düşecek miktarı aşamaz (TK.mad.1234/3).

3- Alacak Hakları İçin Zamanaşımı

Kurtarma ve yardım masraf ve ücretlerinden doğan alacaklar iki yıllık zamanaşımına tabidirler (TK.mad.1259/2). Bu zamanaşımı kurtarma ve yardım işinin bittiği tarihten itibaren işlemeye başlar (TK. mad.1261/5).

V. ENKAZ KALDIRILMASI

Ticaret Kanununa göre kurtarma ve yardım işinin konusu tehlikede bulunan gemi ve eşyasıdır. Gemiden amaç her türlü deniz gemisidir. Gemi kurtarılamıyacak halde batar veya tamir kabul etmez hale gelirse bu niteliği sona erer (TK.mad.818) ve artık bir enkaz oluşturur. Kanunumuzun ifadesine göre enkaz kaldırma kurtarma ve yardım değildir. Enkazın kaldırılmasını isteyen ile bu işi yapan arasındaki ilişki bir eser sözleşmesidir. Ancak enkaz iktisadi değer olarak müşterek avarya borçlu masasında yer alabilir[155]. Fransız hukukunda da gemi kurtarma ile enkaz kaldırma birbirinden ayrılarak ayrı rejimlere tabi tutulmuş ve enkaz kaldırma kurtarma ve yardım sayılmamıştır[156]. İngiliz hukukunda ise enkaz kaldırma kurtarma ve yardım ücreti talebine dayanak olabilmektedir[157].

618 sayılı Limanlar Kanununa göre (mad.7), limanlar dahilinde seyir ve seferin selametine engel olabilecek surette ve durumda batan

---

154 Donatan aynı zamanda kurtarılan malların da gönderileni ise TK.mad.1234 gereği kurtarılan mallara düşen kurtarma masraflarından şahsen sorumludur. Y.TD. 12.1.1970, 3281/96 Eriş G., 1990, sf.885.

155 bak.Tekil F., 1993, sf.284.

156 Rodière R., 1963, sf.331.

157 Chorley-Giles, 1988, sf.466 vd.

bütün gemileri ve eşyasını liman başkanları tarafından belirlenecek kısa bir süre içerisinde çıkarmaya bunların sahip, kaptan ve acentaları zorunludurlar[158]. Belirlenen süre içinde çıkarılmayan gemi ve eşyasını liman idareleri istedikleri gibi çıkartabilir veya imha edebilirler. İmha edilmeyen enkaz ve eşyanın sahipleri çıkarma masraflarını ödeyerek çıkarılmış olan enkazı teslim alabilirler.

158 Aynı zorunluluk ABD'de de bulunmaktadır.bak.Maraist F.L., 1992, sf.168.

BEŞİNCİ BÖLÜM

§ 26

GEMİ VE YÜK ALACAKLILARI - CEBRİ İCRA

I. GEMİ ALACAKLISI KAVRAMI VE BU SIFATI VEREN ALACAKLAR

Gemi alacaklıları, *alacakları bakımından gemi, teferruatı ve navlun üzerinde diğer bütün alacaklardan önce gelen rüçhanlı kanuni rehin hakları olan alacaklılar* olup Ticaret Kanunumuzun 1235 inci maddesine göre "Gemi alacaklısı hakkı"[1] kazandırarak kanuni rehin haklarıyla güvence altına alınan alacaklar derece ve ödeme sıralarına göre şunlardır:

1- Geminin cebri icra yoluyla satılması halinde son limana girmesinden itibaren yapılan (Cebri icra masrafları hariç), gemi ve teferruatının bekçilik ve koruma masrafları, bu masraflara ait alacaklar, gemi alacaklılarının diğer bütün alacaklarına karşı rüçhan hakkına sahiptir[2].

2- Geminin seyrüsefer ve liman resimleri ve özellikle şamandıra, fener, karantina ve liman masraflarına ait alacaklar, Kamu Hukuku kuralları gereğince yapılan bu masraflara ait alacaklar, aynı yolculuğa

---

[1] Deniz imtiyazı olarak vasıflandırılan (Tekil F., 1993, sf.310) bu müessese Fransız hukukunda "privelèges" (Rodière R., 1963, sf.81 vd.), İngiliz hukukunda ise "maritime lien" (Chorley-Giles, 1988, sf.72) olarak adlandırılmaktadır. Bu konuda "Deniz İmtiyaz ve İpotekleri İle İlgili Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki 10.4.1926 Tarihli Brüksel Konvansiyonu"na Türkiye de katılmıştır (Kanun No.6469). Aynı konuda yine Brüksel'de 27.5.1967 tarihli bir konvansiyon daha yapılmıştır. Tekil F., 1993, sf.317; Ayrıca bak. TK.mad. 1236/1, 1237, 1257. Keza liens (imtiyazlar) konusunda Maraist F.L., 1992, sf.83; Grime R., 1978, sf.39; Werner A.R., 1964, sf.332 vd.

[2] bak.TK.mad.1247; Çağa T., Deniz Ticaret Hukuku, C.III, İstanbul, 1988, sf.24.

ait sayılan alacaklar arasında ilk sırada yer alır[3].

3- Gemi adamlarının hizmet ve iş sözleşmelerinden doğan alacakları: Çeşitli yolculuklar aynı hizmet veya iş sözleşmesinin hükmü içinde yapılmış oldukları takdirde bu alacaklardan daha sonraki bir yolculuktan doğanlar, daha önceki yolculukların navlunu üzerinde de kanuni bir rehin hakkı ile güvence altına alınmıştır (TK.mad.1239). Bu alacaklar, aynı yolculuğa ait alacaklarla aynı yolculuğa ait sayılan alacaklar arasında ikinci sırada yer alır (TK.mad.1249/2).

4- Kılavuz ücretiyle kurtarma, yardım ve fidye ücretleri ve bunlara ait itiraz masraflarından doğan alacaklar: Bunlardan kılavuz ücretleri (Lim.K.mad.17; İst.Lim.Tüz.mad.15 gibi) kamu hukuku kurallarından doğan alacaklardır. Ancak, bu bentte sözü geçen alacaklar; aynı yolculuğa ait alacaklarla, aynı yolculuğa ait sayılan alacaklar arasında üçüncü sırada yer alır (TK.mad.1249/3).

5- Geminin müşterek avarya garame borçları[4]: Bu borçlardan doğan alacaklar da aynı yolculuğa ait alacaklarla aynı yolculuğa ait sayılan alacaklar arasında yine üçüncü sırada yer alır. Bundan önce No. 4'de sözü geçen alacaklarla aralarındaki sıra, doğuş tarihlerine göre olup, bunlardan aynı zamanda doğanlar aynı sıraya girerler.

6- Deniz ödüncüne karşılık lehlerinde sözleşmeyle ipotek kurulan deniz ödüncü alacakları ile kaptanın bu sıfatla ve gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada zorunluluk hallerinde yaptığı kredi sözleşmelerinden doğan alacaklar da[5] aynı yolculuğa ait alacaklarla aynı yolculuğa ait sayılan alacaklar arasında üçüncü sırada yer alır (TK.mad. 1249/3); kaptanın aynı zorunluluk gereği yaptığı birden çok işlemden doğan alacaklar aynı zamanda doğmuş sayılır (TK.mad.1250/3).

---

[3] Sözü edilen şamandıra vs.paraları birer örnekten ibaret olup belirtilen nitelikteki bütün resim ve harçlar buraya girer. Ibidem, sf.25; TK.mad. 1249/1.

[4] bak.§ 23, V; TK.mad.1249/3; 1250/2.

[5] bak.§ 7, V; TK.mad.1159, 988 ve 1001.

7- Yük ile bagajın teslim edilmemesinden veya hasarlanmasından doğan alacaklarla[6] yolcu ve eşya taşıma sözleşmelerinin yerine getirilmemesinden[7] doğan bütün alacaklar: Bu alacaklar aynı yolculuğa ait veya aynı yolculuğa ait sayılan alacaklar arasında dördüncü sırada yer alır.

8- Kaptanın sırf kaptan sıfatıyla ve kanuni yetkilerine dayanarak yaptığı hukuki işlemlerle, donatan tarafından yapılmış olup da ifası kaptana düşen sözleşmelerin yerine getirilmemesinden doğan ve yukarıdaki gruplara girmeyen alacaklar: Bunlar aynı yolculuğa ait veya aynı yolculuktan sayılan çeşitli alacaklarla birleştiği takdirde beşinci sırada yer alarak bu sıraya göre ödenir[8].

9- Gemi adamlarından birinin kusurlu bir hareketi nedeniyle doğan alacaklar[9], hatta gemi adamı geminin tamamına veya bir kısmına sahip olsa bile gemi alacaklısı hakkını kazandırır ve bunlar da beşinci sırada yer alır (TK.mad.1249/5).

10- En son olarak; iş kanunları ve mevzuatı gereğince donatanların İşçi Sigortaları Kurumuna karşı kişisel olarak sorumlu tutulmasına ilişkin hükümler saklı kalmakla beraber, sosyal mevzuat hükümlerine göre donatanlardan istenen bütün alacaklar: Bununla beraber bu alacaklar, doğuş tarihleri ne olursa olsun sıra bakımından diğer bütün gemi alacaklarından sonra gelir (TK.mad.1250/5).

---

6 Kanun burada sadece yük ve yolcu taşıma sözleşmelerinden bahsettiği cihetle konişmentodan doğan mükellefiyetlerin ademi ifası veya yanlış konişmento tanziminden doğan alacaklar buraya dahil değildir. Madde donatan olmayan taşıyanın eylemi nedeniyle donatana ait gemi üzerinde tanınan rehin hakkını düzenlemektedir.. Bak.Çağa T., 1988, sf.34, ayrıca bak.§ 12, II; § 16, III; TK.mad. 1128/2, 1429/4 Y.11.HD. 19.4.1985, 1538/2368 Eriş G., 1990, sf.894.

7 Y.11.HD. 18.10.1982, 4066/3972 Eriş G., 1990, sf.894; ayrıca bu konuda bak. Ülgener M.F., Gemi Alacaklısı Hakkını Veren Alacaklar Bakımından Ticaret Kanunumuzun 1235.Maddesinin 7, 8 ve 9. Bentleri Hükümlerinin Değerlendirilmesi, İBD, 1987, S.4-6, sf.294 vd.

8 TK.mad.1249/3; ayrıca bak.§ 7, V; Ülgener M.F., 1987, sf.300.

9 bak.§ 5, II; Ülgener M.F., 1987, sf.303.

II. GEMİ ALACAKLISI HAKKINDA REHNİN KONUSU

1- Gemi Ve Teferruatı

Gemi alacaklısı hakkının konusu her şeyden önce alacağın doğumuna neden olan gemi ve teferruatıdır. Gemi ve teferruatı takibin başladığı sıradaki hali ve yolculuğun sona erdiği andaki değeri ile gemi alacaklısı hakkının konusu olur. Geminin ticaret gemisi olması veya sicile kayıtlı bulunması zorunlu değildir. Ancak savaş gemileri ile kamu hizmetine tahsis edilen gemiler üzerinde gemi alacaklası hakkı doğmaz. Gemiye borçlunun sahip bulunması da zorunlu değildir. Gemi işletme müteahhidi veya taşıyana ait sayılan borçlar nedeniyle de gemi alacaklısı hakkı doğar[10]. Gemi alacaklısı hakkı daima geminin tamamı üzerinde söz konusu olur, gemi payı üzerinde bu hakkın tanınması olanaksızdır[11].

2- Navlun

Alacağın doğduğu seferin brüt navlunu da henüz donatana ödenmemiş olmak veya kaptan ya da acentanın elinde bulunmak koşuluyla gemi alacaklısı hakkının konusudur[12]. Ancak navlunu tahsil etmiş olan donatan bu yüzden rehin haklarını tamamen veya kısmen kaybetmiş olan gemi alacaklılarına karşı tahsil ettiği miktarda kişisel olarak sorumludur. Pişmanlık navlunu, mesafe navlunu, yolcu taşıma ücreti iade edilmeyecek olan navlun avansları da navlun kavramı içerisindedir. Navlun hesabında onu elde etmek için yapılan masraflar (yakıt, gemi adamlarının ücretleri, kumanya vb.) indirilmez. Yükün kaybı nedeniyle navlun hakkı doğmuyor ise artık ortada bir deniz serveti anlamında bir navlun mevcut değildir.

---

[10] bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.155 vd.

[11] bak.Çağa T., 1988, C.III, sf.9.

[12] Y.11.HD. 19.4.1985, 1538/2368 Eriş G., 1990, sf.897.

3- Surrogat

Henüz donatanın eline geçmemiş veya kaptan ya da acentanın elinde bulunmak koşuluyla ortadan kalkan veya miktarı azalan gemi ve navlun yerine geçen yahut onların yanısıra deniz servetine dahil olan bazı iktisadi kıymetler de gemi alacaklısı hakkının konusu olurlar. Surrogat adı verilen bu kıymetler şunlardır:

a. Kaptan, kesin zorunluluk nedeniyle gemiyi satmışsa satış bedeli,

b. Gemi Türkiye'de cebri icra yoluyla satılmışsa ihale bedeli,

c. Gemi veya navlunun feda edilmesi karşılığı olan müşterek avarya garame alacakları,

d. Gemi, yük ve navluna üçüncü kişilerin verdikleri zararlar nedeniyle doğan tazminat alacakları,

e. Geminin rıza ile satılıp devri halinde yeni malikin TK.mad. 1246 uyarınca gemi alacaklısı haklarını iptal ettirdiği takdirde, gemi üzerindeki rehin hakları bu surette sona eren alacaklılara karşı rızai satış bedeli. Bu hal dışında geminin rızaen satılması halinde doğan satış bedeli ile gemi ve navlunun sigortalı olması sebebiyle donatanın sigortacıya karşı sigorta tazminatı alacakları surrogat oluşturmayıp, gemi alacaklısı hakkının konusu olmazlar[13].

III. GEMİ ALACAKLISI HAKKININ HUKUKİ SONUÇLARI

1- Gemi alacaklısı hakkı hukuki niteliği bakımından esasında Borçlar Hukuku anlamında şahsi bir hak (yani alacak hakkı)dır. Zira, bu hakkı doğuran ve yukarıda sıralanan borç ilişkileri sebepleri ne olursa olsun (yani ister sözleşmeden doğsun ya da kanundan doğsun) Borçlar Hukuku anlamında birer "borç ilişkisi"dir. Bununla beraber

---

13 Ibidem. sf.16 vd.

alacak hakları, gemi ve teferruatı ile navlun üzerinde kanuni bir rehin hakkı kurulmak suretiyle (bak.TK. mad.1236/1, 1237), kişisel sorumluluk yerine ayni bir güvence ile garanti altına alınmıştır[14] . Bu kanuni rehin hakkının dereceleri ve çeşitli alacakların ödeme sıraları yukarıda kısaca belirtilmiştir.

2- Bu kanuni rehin hakları gemiye zilyet olan her üçüncü kişiye karşı ileri sürülebileceği gibi (TK.mad.1236/2), rehin veya ipotekle temin edilmiş veya edilmemiş olsun diğer bütün alacaklara karşı da rüçhan hakkına sahiptirler; yani bütün alacaklardan önce gelirler[15] (TK.mad. 1257). Gemi alacaklılarının bu kanuni rehin hakları ana parayı, faizi, deniz ödüncü primini ve masrafları da aynı şekilde güvence altına alır[16]. Diğer yandan gemi alacaklısı haklarının doğduğu sırada veya daha sonra donatanın şahsen dahi sorumlu olması, gemi alacaklısı hakkını etkilemez (TK.mad.1243). Geminin bir donatma iştiraki tarafından işletilmesi halinde de gemi ile navlun, tek bir donatanın malı imiş gibi gemi alacaklılarının bu haklarına karşılık güvencedir (TK.mad.1244).

3- Gemi alacaklısı hakkı, alacağın herhangi bir şekilde (ifa, takas, tecdit) sona ermesi; alacaklının feragati; geminin surrogat olmaksızın kurtarılamayacak şekilde batması; zapt ve zoralımı; Türkiye'de[17] cebri icra yoluyla satılıp paranın donatanca tahsili; gemi mülkiyeti ile gemi alacaklısı hakkının aynı elde birleşmesi[18]; rızai satışta gemiyi iktisab eden yeni malikin mahkemece yaptıracağı ilanen tebligata uymayan

---

[14] bak.Gierke J.v., 1955, sf.623; TK.mad.1236/1, 1237.

[15] bak.Çağa T., 1988, sf.5-6; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.156; Tekil F., 1988, sf.240; TK.mad.1236/2, 1257; keza gemi alacaklısı hakkı finansal kiralama alacağından önce gelir.Bak.Arkan S., Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı Sorunlar, Tandoğan Armağanı, 1990, sf.435 vd.

[16] bak.Çağa T., 1988, sf.21-22.

[17] Dış ülkelerde cebri icra yoluyla satış o ülkeler kanunlarının yetkisine girer.Tekil F., 1993, sf.317; Çağa T., 1988, sf.59.

[18] Donatanın bazı hallerde kendi gemisi üzerinde gemi alacaklısı hakkına sahip olması bu kuralın bir istisnasıdır. Bu haller için bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.159; Tekil F., 1993, sf.316; Çağa T., 1988, sf.63 vd.

gemi alacaklılarının haklarını iptal ettirmesi; alacağın veya gemi alacaklısı hakkının zamanaşımına uğraması ile sona erer.

IV. CEBRİ İCRA

1- Rehnin Paraya Çevrilmesi

Gemi alacaklılarının hakları bunlara kanuni güvence oluşturan ve gerek doktrinde gerekse Ticaret Kanunumuzda "Deniz Serveti" (Schiffsvenmögen, fortune de mer) kavramı içinde toplanan[19] gemi ve teferruatı ile eşya ve yolcu navlunları gibi kıymetler üzerindeki rehnin paraya çevrilmesi suretiyle tahsil olunur.

Rehnin paraya çevrilmesi usulü kamu hukuku kurallarına tabidir; yani İcra ve İflas Kanununun 145 inci vd. maddeleri hükümleriyle düzenlenmiştir. Bu suretle, güvence oluşturan deniz serveti üzerindeki rehnin paraya çevrilmesiyle tahsil olunan miktarın alacaklılara paylaştırılmasıyla, gemi alacaklısı hakları da sona erer. Bununla beraber; rehnin paraya çevrilmesi suretiyle yapılan takip, gemi ve teferruatı ile eşya ve yolcu navlunlarına karşı İcra ve İflas Kanununun 257 nci vd. maddelerine göre ihtiyati haciz istenmesine veya iflas yoluyla takip yapılmasına engel oluşturmaz[20].

2- İhtiyati Haciz

İhtiyati haciz; belirli bir para borcunun tahsilinin olanaksızlığı tehlikesine karşı İcra ve İflas Kanununun 257 nci vd.maddelerinde belirlenen usulde mahkeme kararıyla ve garanti amacıyla yapılan (geçici bir tedbir niteliğindeki) haciz olup, yine İcra ve İflas Kanunun 257 nci maddesiyle belirlenen koşulların varlığı halinde bu yolda yapılan takip, icrai haciz veya iflas yoluyla devam edebilir. Gemilere karşı haciz yoluyla yapılan takiplerde taşınmaz malların satışına ilişkin hükümler, gemi sicilinde kayıtlı gemiler hakkında da uygulanır. Fakat

---

[19] Gierke J.v., 1955, sf.583; TK.mad.1242.

[20] bak.Y.11.HD. 19.4.1985, 1538/2368 Eriş G., 1990, sf.363.

gemi siciline kayıtlı olmayan gemilerin satışı ile navlun alacağının devri veya sadece gemi teferruatının satışına ait takiplerde İcra ve İflas Kanununun taşınırların satışına ait 112. vd. maddeleri hükümleri uygulanır. Gemi alacaklarından dolayı bütün dava ve takipler donatana yöneltilebileceği gibi, gemi bağlama limanında bulunsa bile onun kanuni temsilcisi olan kaptana karşı da olabilir ve bu halde; kaptana karşı verilen hüküm veya kesinleşen takip donatanı bağlar[21].

3- Ayni Ve Şahsi Sorumluluk

Diğer yandan yukarıda söz konusu edilen kurallar bütün Türk gemileri hakkında olduğu gibi, Türk limanlarında bulunan yabancı gemiler için de geçerlidir. Bununla beraber, gemilere karşı cebri icra yoluyla takip konusunda mevzuatımızda belirli istisnalar kabul edilmiştir:

Yukarıda sözü geçen[22] Uluslararası Anlaşmaya ek protokol hükümlerine göre (Brüksel I, mad.1); Devlet gemilerine karşı (devletin ticari olmayan hizmetlerine tahsis edilmiş olmak şartıyla) haciz, tutma veya herhangi bir ihtiyati haciz işlemi yapılamaz. Doğal olarak; devletlere ait olmakla beraber, ticari amaçlara tahsis edilmiş bulunan gemiler bu kural dışındadır. Bundan başka; yine Türk Ticaret Kanununun 892 nci maddesi hükmüne göre yola çıkmaya hazır[23]

---

21 TK.mad.1242 Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczi Hakkındaki 10.5.1982 Tarihli Brüksel Konvansiyonu hak.bak.Tekil F., 1993, sf.250-252. Bu konuda Çetingil E., Mukayeseli Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi, İstanbul, 1972.; Bergingieri F., Arrest of Ships, A Commentary on the 1952 Arrest Convention, Londra, 1992; McArdle A.D., International Ship Arrest:A Practical Guide, Londra,1988; ayrıca bak.§ 24, 1, 2 ve 3.

22 bak.§ 24, 1, 2 ve 3.

23 Gemi adamlarının yeterlilik ve sayı bakımından tam olması mevzuata göre gemide gerekli donatımın bulunması, liman ve gümrükle ilgili formalitelerin tamamlanmış olup bütün belgelerin temin edilmiş ve izin kağıdı için de liman makamlarına müracaat edilmiş olması halinde geminin yola çıkmaya hazır hale geldiği kabul edilmelidir. Yola hazır sayılması için de geminin yüklü olması şart değildir. Barlas N.D., Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Hacze Tabi Tutulamazlığı İlkesi, İBD, 1987, Sayı:4-6, sf.328 vd.

gemiler cebri icra yoluyla satılamayacağı gibi, ihtiyaten haciz de edilemez[24]. Meğer ki, cebri icra veya haczi gerektiren borç zaten bu yolculuk dolayısıyla yapılmış olsun. Bu haciz yasağından sadece Türk gemileri yararlanabilir. Yabancı gemiler yola çıkmaya hazır olsalar dahi cebri icra takibi konusu olabilirler[25]. Nihayet Türk karasularından zararsız geçiş[26] halinde bulunan yabancı gemilerin de haczi mümkün değildir[27]. Uygulamada, gemilere konulan ihtiyati haciz güvence verilmesi suretiyle kaldırılmakta ve bu halde gerek haciz gerekse gemi alacaklısı hakkı gösterilen güvence üzerinde devam etmektedir[28]. İcra ve İflas Kanununun 257 nci maddesinin son şekline göre gemi alacaklıları, donatanın yalnız sınırlı ayni surette (yani sadece gemi ve navlunla) sorumlu olduğu hallerde, ancak bu sorumluluğa konu olan mal ve haklara ihtiyati haciz koydurabilirler. Donatanın aynı zamanda kişisel olarak da sorumlu olduğu (ve bu sorumluluğa diğer mallarının da karşılık olduğu) haller bu kural dışında kalmakla beraber; donatanın bu kişisel sorumluluğu belirli bir miktarla sınırlı ise, gemi alacaklıları ancak bu miktar için donatanın diğer mallarını haczettirebilirler[29].

---

24 Yola hazır geminin yolculuğuna mahsus malzemesi, örneğin yakıtı, kumanyası, filika vb. teferruatı da keza haczedilemez. Yola çıkmaya hazır gemi kötü hava şartları, abluka, trafiğin kapalı olması, gibi dış nedenlerle hareket edemiyorsa haciz yasağı yine devam eder. Ayrıca haciz yasağı yolculuğun son bulmasına kadar ara limanlarında ve barınma limanlarında da devam eder. Nihayet haciz muafiyetine ait bu hüküm emredici olup aksi kararlaştırılamaz. Barlas N.D., a.g.m., sf.330-336.

25 bak.Çağa T., 1988, sf.111.

26 bak.Toluner S., Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 1989, sf.111 vd.

27 Ancak karusularından geçiş amacıyla yapılan borçlar ile bu geçiş sırasında doğan (klavuz, römorkaj vb.) borçlar nedeniyle kıyı devletinin yargı yetkisi bulunduğu gibi, karasularında yatan veya içsulardan karasularına geçen gemiler üzerinde keza kıyı devletinin yargı yetkisi bulunduğundan bu gemiler hakkında haciz uygulanabilir. Toluner S., 1979, sf.87; Çetingil E., 1972, sf.187; Çağa T., 1988, sf.115.

28 bak.Çağa T., Teminat Karşılığında Gemi ve Yükün Serbest Bırakılması, BATIDER, Haziran 1990, C.XV, S.3, sf.131 vd.

29 bak.§ 5, II ve III.

4- Rehin Hakkının Son Bulması

Gemi alacaklarının gemi üzerindeki rehin hakkı, geminin cebri icra yoluyla satılması ile (ve gemi alacaklısı haklarıyla birlikte) sona erer. Bundan başka yine bu rehin hakkı, kaptanın gemiyi kesin zorunluluk hallerinde ve fevkalade kanuni yetkilerine dayanarak satması ile de[30] ortadan kalkar. Fakat geminin satış bedeli alıcı tarafından henüz ödenmediği veya kaptan ya da acentanın elinde bulunduğu sürece rehin hakkı, gemi yerine satış bedeline geçer (TK.mad.1245). Yani satış bedeli bu rehin hakkına dayanarak ihtiyati veya icrai haciz konusu olur.

Yukarıda sözü geçen bütün haller dışında gemi normal olarak devredildiği takdirde; gemiyi normal yoldan devir suretiyle iktisap eden yeni sahip Tebligat Kanunu hükümlerine göre ve ilan suretiyle tebligat yapılarak belli olmayan gemi alacaklılarının gemi üzerindeki rehin haklarının iptal edilmesine karar verilmesini istemek yetkisine de sahiptir (TK.mad.1246). Bu suretle yetkili mahkemece verilecek bir iptal kararı ile de; gemi alacaklılarının gemi üzerindeki rehin hakları ortadan kalkar.

V. YÜK ALACAKLISI KAVRAMI VE BU SIFATI VEREN ALACAKLARLA BUNLARIN DERECELERİ

Yük alacaklıları, yük üzerinde özel bir kanuni rehin hakkı olan alacaklılardır. Bunlardan, kaptanın bu sıfatla ve sahip olduğu kanuni yetkilere dayanarak yaptığı deniz ödüncü işleminden doğan sözleşmeye dayalı rehin hakkı[31] dışındakileri kanundan doğmaktadır. Bunun dışında taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan alacaklarından dolayı yük üzerindeki rehin hakkı[32] ile müşterek avarya garame payından tazminat hakkı olanların[33] ve nihayet kurtarma ve yardım ücret ve

---

30 bak.§ 7, V, 1; TK.mad.990.

31 bak.Çağa T., 1988, sf.65; bak.§ 20; TK.mad.1159 vd.

32 bak.§ 13, IV; TK.mad.1077.

33 bak.§ 23, V; TK.mad.1204.

masraflarından dolayı[34] rehin hakları yer alır. Yükü sınırlandıran bu rehin haklarının dereceleri arasında en son doğanları daha öncekilerden önde gelmektedir[35].

Yük alacaklıları yükle ilgili olanların alacaklılarıdır. Yükle ilgili kişilerin yük alacaklılarına karşı sorumlulukları kural olarak ilgili bulundukları yükle sınırlıdır[36]. Aksi halde hukuki durumları bakımından, yükü seferde bizzat kontrol etme olanakları bulunmadığından büyük bir riziko altına girmiş olacaklardı. Yük alacaklısı hakkı da alacağın herhangi bir sebeple sona ermesi; yükün kaybı; cebri icra yoluyla satılması ve iyiniyetli üçüncü kişinin eline geçmesiyle sona erer.

---

34 bak.§ 25, IV; TK.mad.1231.

35 bak.Kender R.- Çetingil E., 1992, sf.161; TK.mad.1258/1.

36 Bir kamu hizmetine tahsis edilmiş veya kanunun doğrudan doğruya istifadesine bırakılmış Devlet Malları üzerinde TK. hükümleri uyarınca kanuni rehin hakkı (yük alacaklısı hakkı) doğar, ancak tahsis devam ettiği müddetçe bu mallar üzerindeki rehin ve hapis hakkı kullanılamaz. Çağa T., 1987, sf.653 vd.

ALTINCI BÖLÜM

DENİZCİLİK RİZİKOLARINA KARŞI SİGORTALAR

(Deniz Sigortalarının Genel Prensip Ve Kuralları)

Deniz sigortaları, bugün özel tekniği ve işletme organizasyonuyla tamamıyla bağımsız bir ticari faaliyet alanı olan "sigortacılık" branşında ikincil bir konu olan taşıma (transport) sigortaları içinde görünürler. Bu nedenle deniz sigortalarına ilişkin hukuk kurallarının; aslında, zamanımızda bağımsız bir hukuk disiplini haline gelen Sigorta Hukuku içinde bütün ayrıntılarıyla incelenmesi gerekir[1].

Bununla beraber; bugün yürürlükte olan TK.nun sistematiği ve özellikle deniz ticaretiyle yakın ilgisi bakımından, denizcilik rizikolarına karşı "güvence" anlamında sigorta konusunun ana çizgileriyle de olsa yer vermeyen sistemli bir Deniz Ticaret Hukuku incelemesinin eksik kalacağı kesindir. Bundan dolayı kitabın bu son bölümü, ayrıntılara gidilmeden, fakat gerek öğrenime ve gerekse uygulamaya ışık tutacak şekilde deniz sigortalarının ana çizgileriyle temel ilke ve kurallarına ayrılmıştır.

Rizikoya karşı garanti (güvence) gereksinmesinden doğan sigortanın önemli güvence fonksiyonu tehlikeyi önlemeyi değil, fakat tehlikeden doğacak zararlara karşılık olmak üzere kaybın yerine belirli bir iktisadi değeri getirmek suretiyle riziko zararlarını gidermeye çalışır[2].

Riziko zararları ise, bugünkü istatistik ve olasılıklar hesabına dayalı modern sigorta tekniği ve organizasyonu sayesinde aynı türden

---

[1] Sigorta hukuku konusunda genel olarak bak. Kender R.,Türkiyede Hususi Sigorta Hukuku, İstanbul,1973; Bozer A., Sigorta Hukuku, Ankara, 1981; Arseven H., Sigorta Hukuku, İstanbul,1991.

[2] Köning W., Scheweizerisches Privatversicherung, Bern, 1951, sf.2.

rizikolara uğrayan sayısız kişiler arasında dağıtılarak zarar payı en aşağı hadde indirilmek suretiyle giderilmektedir[3].

Böylece; müşterek tehlikeden doğacak zarara katılma prensibine dayanan bir *güvence kurumu* olarak deniz sigortası, sigortaların en eskisidir. Deniz sigortalarının bugünkü modern ve gelişmiş durumuna gelinceye kadar geçirdikleri değişikliğin başlangıcında; Deniz hukukunun diğer bazı kurumlarında olduğu gibi, köklerinin kısmen Roma ve kısmen de Cermen Hukukunda olduğu görülür:

a) Eski devirlerin deniz ticaretinde (deniz taşımacılığında); deniz tehlikelerine karşı korunmak gereksinimi, tehlike birliği düşüncesine dayanan "Lex Rhodia de Jactu" kuralının doğmasına neden olmuştu. Bugün çağdaş hukukun "müşterek avarya" kurumunda uygulama olanağı bulan bu kurala göre[4] gemi ve yükü tehdit eden tehlikeden korumak için müşterek çıkarlar gereği kasden bilerek ve isteyerek neden olunan zarar sefere katılan bütün ilgililer arasında paylaşılmak suretiyle müşterek tehlike zararlarına birlikte katlanılmaktadır. Hiç kuşkusuz burada zararın paylaşılması, sadece belirli bir deniz seferine katılanlar arasında söz konusu olduğundan; bugünkü sigortaların aksine olarak çok sınırlı idi. Bundan ötürü, riziko zararlarının sınırsız kişiler arasında paylaşılması yoluyla ortadan kaldırılması olanaklı değildi[5].

b) Öte yandan Fenikelilerle eski Yunanlılardan Romaya geçen "faenus nauticum" (eski deniz ödüncü) sözleşmesine göre; yapılacak belirli bir deniz seferi için bir tacire yüksek faizle sermaye vermek suretiyle o ticari girişimin (yani deniz seferinin) finansmanını üzerine alan sermaye sahibi, verdiği deniz kredisi geminin seferi başarıyla bitirmesi koşuluna bağlı olarak sefer sonunda faiziyle birlikte geri almak üzere bir anlaşma yapardı. Gemi battığı takdirde, verilen sermaye dahi faiziyle birlikte kayba uğrardı. Bu suretle sermaye sahibi belirli

---

3 bak.Theo Guhl, Das schweiz.Obligationenrecht, 3.Aufl, sf.691 vd.

4 bak.§ 23, I.

5 bak.Köning W., 1951, sf.6.

deniz seferinin rizikosunu yüklenmiş olurdu[6].

Modern hukukun deniz ödüncü kurumunda uygulama olanağı bulan eski "faenus nauticum"[7] bu şekilde bir tür "deniz sigortası" karakterinde idi. Ancak aradaki fark; sigortada önceden ödenen bir prim karşılığında riziko zararının sonradan giderilmesi söz konusu olduğu halde Faenus nauticum'da ise, önceden bir sermaye (ödünç alınıp) riziko zararlarının varlığı halinde sermaye ve faizinin geri verilmesi yükümlülüğünün ortadan kalkması durumudur[8].

c) Ondördüncü yüzyıldan itibaren ilk önce Akdeniz çevresinde (1347'de Cenova'da faenus nauticum'dan geçen) bir primli deniz sigortası doğdu ve kısa bir süre sonra Hollanda, Fransa, Almanya ve İngiltere'ye yayıldı. Alman kıyı kentlerinde ise, 17 nci yüzyılda sigorta şirketleri kurulmaya başlandı. Bu gelişmeye paralel olarak aynı zamanda deniz sigortalarına ilişkin mevzuatın da çıkarıldığı görülür.

Böylece 1435 tarihli "Ordonnance de Barselona", 1609 tarihli Anvers, Fransa'da deniz sigortalarına ilişkin ayrıntılı kuralları içeren 1681 tarihli "Ordonnance de la marine", 1731 tarihli Hamburg Avarya ve Sigorta Kanunu ve nihayet Ticaret Kanununun büyük kodifikasyonları bunları izledi[9].

İngiltere'de ise, dünyanın en büyük denizci ülkesi olarak denizcilik rizikolarına karşı sigorta teminatı kurumunun çok önceleri geliştirildiği görülür. İngiltere'de deniz sigortaları kamusal düzenleme dışında, özel sektör alanında geliştirilmiştir. Nitekim İngiliz Parlamentosu Aralık 1601'de, deniz sigortalarıyla ilgili anlaşmazlıkların bir özel yargı kurumu (yani mahkeme) tarafından daha çabuk

---

6 bak.Sohm R., Institutionen (Geschichte und System des röminschen Privatrechts), 17. Aufl, sf.394 vd.

7 bak.§ 20, I.

8 bak.Köning W.,1951, sf.6 vd; Werner, A.R., 1964,sf.330,331.

9 Planitz H., Grundzüge des deutschen Privatrechts, Berlin, 1949, sf.166; Köning W., 1951, sf.8 vd.

çözümünü öngören bir yasayı kabul etmişse de, uyuşmazlıkların yargı yerine götürmekte serbest olan tacirler bu yeni yargı kurumuna başvurmayı istememişlerdir[10].

Bununla beraber uygulamadaki deniz sigorta klozlarının (yani sigorta koşullarının) deniz nakliyat tekniğine paralel olarak gelişen çeşitliliği, özellikle bu yüzyılın başında "An Act to Codify the Relating to Marine Insurance" adlı 1906 tarihli yasa ile deniz sigortalarının düzenlenmesini zorunlu kılmıştır. Bugün yürürlükte olan "Marine Insurance Act" 1 Ocak 1907'de yürürlüğe girmiş olup, bu yasanın bugün de yürürlükte olan kurallarına bundan sonraki bölümlerin ilgili yerlerinde değinilecektir.

d) Bugünün modern sigorta mevzuatı, nitelikleri yönünden iki ayrı grupta toplanabilen kuralları içermektedir. İlk önce Devletin kamu düzeni (özellikle sigortalı kişilerin çıkarlarını korumak) amacıyla, sigortacılıkla uğraşan ticari kuruluşların denetim ve gözetimine ilişkin kurallar en başta yer alırlar. Sigorta ilişkilerinin Devlet tarafından denetimi; özellikle sigortacılık faaliyetine izin verilmesi (ruhsatname verme), faaliyette bulunan ticari kuruluşların (yani sigorta şirketlerinin) kontrolü ve kamu düzenine uygun faaliyette bulunmayan kuruluşların izinlerinin (yani ruhsatnamenin) geri alınması ve hatta ceza yaptırımlarının uygulanmasıyla olur. Hukukumuzda bu gruptaki kurallar özellikle "Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakebesi Hakkındaki" özel bir kanunda toplanmıştır. Aynı kanuna dayalı olarak çıkarılan çeşitli karar ve sirkülerlerin içerdikleri uygulamaya yönelik kurallar da bu grupta toplanır. Ancak, bu gruba dahil kurallar konumuzla doğrudan doğruya ilgili olmadıkları için, buradaki inceleme konumuz dışında bırakılmışlardır.

Burada incelenmesi zorunlu olan kurallar; deniz sigortalarında sözleşme ilişkilerini düzenleyen kurallardır. Bu hükümler esas itibariyle TK.nun V.kitabında "genel kural" olarak 1263 üncü vd. maddelerde ve

---

10 Robert de Smet, Deniz Sigortaları (İngiliz Hukuku), çeviri Tekil F., 1971, sf.8.

"özel kural" olarak da 1339 uncu vd. maddelerde toplanmaktadır. Ayrıca sözleşmeye dayalı sigorta ilişkisini tamamlayıcı nitelikte düzenleyen Sözleşme Hukukunun genel kuralları ile sigorta işlemlerinde (faaliyetlerinde) uygulanagelen teamül kuralları -örf ve adet kuralları ile özellikle uluslararası deniz sigortalarında uygulanan Institut Cargo Clause (F.P.A.), W.A. ve Institute Cargo Clause (All Risk) kuralları- ve taraflar arasındaki sözleşme ilişkisini düzenleyen kurallar şu biçimde sıralanmaktadır:

Yasanın deniz sigortalarına ilişkin emredici kuralları, deniz sigorta sözleşmesinin özel hükümleri, deniz sigorta sözleşmesine ilişkin genel kurallar ve bunlarla birlikte uygulanan teamüli (örf ve adet) kuralları, yasanın sigorta ilişkisine ilişkin yorum kuralları ve tamamlayıcı nitelikteki hükümleri.

§ 27

SİGORTA SÖZLEŞMESİYLE OLUŞAN HUKUKİ İLİŞKİ

(Sözleşmeye Dayalı Sigorta İlişkisi)

I. SÖZLEŞMENİN NİTELİĞİ, DÜZENLENMESİ VE SİGORTA POLİÇESİ

1- Sözleşmenin Niteliği

Bir özel hukuk kavramı olarak sigorta ilişkisi, sigorta sözleşmesiyle oluşur. Bir sözleşme tipi olarak sigorta sözleşmesi, sigortacının devamlı bir meslek halinde yaptığı karşılıklı (çift taraflı) bir sözleşme olarak; bununla sigortacı bir prim karşılığı diğer bir kimsenin bir tehlike (riziko) ile para ile ölçülebilen bir çıkarı zedelendiği takdirde bu zararı belirli bir miktar para ile (para ödemesiyle) gidermeyi (tazmin

etmeyi) yüklenir[11].

Sigorta sözleşmesinin bu tanımından anlaşılacağı üzere; sözleşmenin içeriği olan güvence anlamındaki sigorta (yani doğması olası zararın karşılanması, giderilmesi) yükümlülüğü, ilk bakışta bir garanti (güvence) taahhüdüdür. Bununla beraber bağımsız bir kavram olarak bağımsız bir hukuki ilişki doğuran sigorta taahhüdünü; kefalet, banka teminatı ve kefaleti gibi[12] diğer garanti (güvence) taahhütlerinden ayırmak gerekir.

Zira sözü geçen güvence taahhütleri başlı başına bağımsız birer hukuki ilişki oluşturmayıp, sadece asıl bir borç ilişkisine bağlı ve bir asıl alacağı güvence altına alan bağımlı garanti taahhütleridir. Bundan ötürü bu gibi hallerde esas borç ilişkisi ortadan kalkınca, bu durumdaki ikincil yükümlülükler de ortadan kalkar.

Sigorta yükümlülüklerinde ise; kişi (hayat) sigortaları dışında, sözleşmenin amacı ve içeriği bakımlarından tamamiyle bağımsız birer garanti taahhüdü olarak belirli iktisadi kıymetlerin olası rizikolarının zararlarına karşı (bu zararların giderilmesi ve karşılanması yoluyla) korunmaları söz konusudur.

Sigortacının sigorta sözleşmesinden doğan esas yükümlülüğü, sigortalının zararını gidermek için belirli bir meblağı ödemesidir. İngiliz doktrin ve uygulamasında da, deniz risklerinden doğan zararlar için sigortalıya tazminat ödenmesi esası ötedenberi kabul edilip uygulanan bir temel kuraldır[13]. Bununla beraber; burada söz konusu olan ödeme borcu sözleşmenin yapılması anında değil, belirli bir riziko zararının doğumuyla muaccel olmaktadır. Daha açık bir deyimle; zararın giderilmesi amacıyla ödeme, sözleşmenin yapılması anında henüz gerçekleşmesi olası bir olayın ileride gerçekleşerek bir zarar doğurmasına bağlıdır.

---

11 bak.TK.mad.1263/1.

12 bak.BK.mad.189, 194, 485 vd.

13 bak.de Smet R., 1971, sf.11.

Öte yandan; sigorta sözleşmesinin içeriği olan garanti (güvence) taahhüdü, sigortalı veya sigorta ettiren tarafından ödenmesi kararlaştırılan ve prim denen bir ücret karşılığı yapılmaktadır. Hukukumuza göre yerine getirilmesi olanaklı bulunan bir borç yükümlülüğü doğuran sigorta sözleşmeleri, ancak sigortacılıkla devamlı bir meslek olarak uğraşan ruhsatnameli sigortacılarla yapılabilir. Aksi halde, ruhsatnamesi olmayan kişilerle bilerek yapılan sigorta sözleşmeleri hukuki sonuçları bakımından kumar ve bahis gibidir[14]. Başka bir deyimle, hukuki yönden tahsili olanaklı bir alacak doğurmazlar. Bununla beraber Türkiye dışındaki sigortacılarla yapılan sözleşmeler bu hükmün dışında kalırlar[15].

Sigorta sözleşmesiyle oluşan hukuki ilişkiler, sigorta konusu ile rizikonun niteliği (türü) bakımlarından çeşitlidir. Fakat burada, sadece denizde ulaşımın çeşitli tehlikelerine (yani deniz rizikolarına) karşı yapılan sigortacılık faaliyeti söz konusu olduğundan; deniz sigortaları, sigortanın konusu ve rizikonun türü yönlerinden genel sigorta hukukunun sınıflandırılmasında taşıma (Transport) sigortaları grubuna girerler[16]. Bu nedenle denizcilik rizikolarına karşı yapılan sigortaları, taşıma sigortalarının özel bir türü olarak kabul etmek gerekir. Genellikle taşıma sigortalarında olduğu gibi; deniz sigortalarında da sigorta konuları taşınan mal (yük, hamule), taşıma vasıtası (gemi) ve navlundur[17]. Deniz rizikoları ise, nitelikleri yönünden öteki sigorta türlerinin rizikolarına göre farklı özellikler gösterirler[18].

2- Sözleşmenin Yapılması

Deniz sigorta sözleşmesi de diğer sözleşmeler gibi düzenlenir. Sözleşme (rızai bir sözleşme olarak) tarafların, yani sigortacı ile sigorta ettirenin icap ve kabul şeklindeki karşılıklı ve birbirine uygun irade

---

14 bak.BK.mad.504 ve 505.

15 TK.mad.1263/2.

16 Köning W., 1951 sf.293.

17 bak.§ 27, II.

18 bak.§ 27.

beyanlarını açıklamalarıyla oluşur[19]. Bununla beraber tarafların karşılıklı hak ve borçlarının belirlenmesi yönünden sözleşmenin yazılı şeklide yapılması zorunlu olup, bu şekil koşulu bir sigorta poliçesi düzenlenerek yerine getirilir[20].

Öte yandan bir sigorta sözleşmesinin yapılabilmesi için tarafların, sözleşmenin esaslı noktalarında anlaşmış olmaları gerekir.[21] Deniz sigorta sözleşmesinde sözleşmenin esaslı unsurları ise; tarafların karşılıklı taahhütlerinin içeriği olarak her iki taraf için; sigortacı bakımından (TK.nun 1379 uncu vd. maddeleri hükümleri anlamında) gerçek bir deniz rizikosunun varlığı ile, bunun sebep olabileceği zararların (yani riziko zararlarının, TK.mad.1413 vd.) sözleşme ilişkisi gereğince tazminidir (TK.mad.1441 vd.) Sigortalı bakımından ise; en esaslı yükümlülük konusu olarak prim ödeme borcu (TK.mad.1371), bildirim yükümlülükleri (TK.mad.1363, 1377 vd.) ve nihayet her iki taraf için de sözleşmenin devamı (süresi), yani başlangıcı ve sonu sözleşmenin esaslı unsurlarıdır.

Bu itibarla taraflarca bu esaslı noktalar üzerinde anlaşma sağlanamamışsa, sözleşme ilişkisi (yani sigorta ilişkisi) doğmamıştır[22]. Sigorta sözleşmesi rızai bir sözleşme olarak tarafların birbirine uygun irade beyanlarının açıklanmasıyla doğduğuna göre, sözleşmenin yapılması sırasında rızayı bozan yanılma, aldatma ve korkutma gibi sebeplerin varlığı halinde BK.nun bunlara ilişkin genel kuralları uygulanır (BK. mad.23 vd.). Bu durumda bu gibi sebeplere dayanan taraf, sözleşmenin feshini ileri sürebilir. İngiliz Deniz Sigortası Yasası

---

19 Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.193; Arseven H., 1991, sf.93 vd.; Kender R., 1973, sf.87; ayrıca bak.BK.mad.1.

20 İngiliz Sigorta Yasası (Marine Insurance Act)nın 22 nci maddesine göre; Diğer herhangi bir kanunun kuralları saklı kalmak şartıyla, bir deniz sigorta sözleşmesinin hukuksal delil sayılabilmesi için bu yasa hükümlerine uygun bir sigorta poliçesi içinde yer almış olması şarttır. Poliçe, sözleşmenin akdi sırasında veya sonradan imzalanmış ve verilmiş olabilir.

21 BK.mad.2.

22 bak.Köning W., 1951, sf.55.

(Marine Insurance Act) nın 20 nci maddesinde: "Sözleşme yapılmadan veya sözleşme için görüşmeler yapılırken sigortalı veya sigorta tellalı tarafından esasa ilişkin olarak sigortacıya yapılmış beyanlar doğru olmalıdır. Eğer doğru değilse, sigortacı sözleşmeyi feshedebilir" açık hükmü yer almaktadır[23].

Sigorta sözleşmesinin yapılmasında temel koşul, doğal olarak tarafların sözleşme yapma ehliyetine sahip olmalarıdır. Sigortacı yönünden ehliyet koşulu; kamu düzeni açısından Devletin, özellikle sigortacılık faaliyetine izin amacıyla sigortacılıkla uğraşan ticari kuruluşlara "ruhsatname" vermesiyle yerine getirilmektedir. Sigortalı yönünden ise; hakları kullanma anlamında sözleşme yapma ehliyeti gibi genel sözleşme yapma ehliyetinden başka, ayrıca sigortalının deniz sigortasında sigorta edilebilir bir çıkarı bulunmalıdır. Marine Insurance Act'ın 5 inci maddesine göre genelde "bir deniz sergüzeşti ile ilgili her şahsın sigorta edilebilir bir çıkarı vardır" ve "özellikle, bir sergüzeşt ile veya bunun yüzünden riske maruz sigorta edilebilir tüm mal varlığı ile bir hukuki veya hakkaniyete uygun çıkar ilişkisi içinde olup da sonuçta sigorta edilebilir mal varlığının güvenle veya selametle varmasından kâr edebilecek veya bunların kaybından veya hasarından ya da alakonmasından zarar görebilecek ve bu nedenle sorumluluk yüklenecek bir kimse deniz sergüzeştiyle ilgilidir". TK.nun 1339 uncu maddesinin 1 inci fıkrası da "para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimsenin" bu çıkarlarını sigorta ettirebileceğini açıklamaktadır. Bu çıkar sigorta konularında görülür[24].

3- Sigorta Poliçesi

Sigorta sözleşmesinin yapılması kural olarak özel bir şekle bağlı olmamakla beraber, uygulamada sigortacı tarafından sunulan ve sözleşmenin bütün esaslı unsurlarını içeren eden öneri formülleri sigorta ettiren tarafından imza edilmektedir. Öte yandan TK.nun 1265

---

[23] Örneğin bir tekne sigortası yapılırken yirmi yıllık bir geminin beş yıllık olarak gösterilmesi, sigortacıya sözleşmenin feshi hakkını verir.

[24] bak.§ 27, II.

inci maddesi hükmünce sigortacı, sözleşme gereğince her iki tarafın karşılıklı hak ve yükümlülüklerini gösteren ve kendisi tarafından imza edilen bir sigorta poliçesini veya onun yerine geçmek üzere bir geçici sigorta ilmühaberini ekleriyle birlikte sigorta ettirene vermek zorundadır. Sigortalı dahi sigortacının istemi üzerine poliçe veya ilmühaberle eklerinin kendisi tarafından imzalı bir örneğini sigortacıya vermekle yükümlüdür (TK.mad.1265/1). Poliçe ve ilmühaber sigorta ettirenin isteği üzerine nama, emre veya hamiline yazılı olarak da düzenlenebilir (TK.mad.1265/2). Bununla beraber sigorta poliçesi, konişmentonun[25] aksine olarak kıymetli evrak niteliğinde bir belge değildir. Zira kıymetli evrakta yazılı hak bu belgeye o biçimde sıkıca bağlıdır ki, ancak bu belge ile birlikte talep ve devri söz konusudur. Özellikle taşıma (transport) sigortalarında en çok kullanılan emre yazılı olarak düzenlenmiş bulunan sigorta poliçelerinin dahi kıymetli evrak niteliği yoktur. Bu nedenle sigorta sözleşmesi ilişkisinden doğan itiraz ve defiler diğer tarafa karşı her zaman ileri sürülebilir. Hatta emre yazılı düzenlenen bir sigorta poliçesine ticari ilişkilerle kullanılan diğer kıymetli evrakta olduğu gibi, ciro ile devir olanağı ve dolayısıyla cironun teşhis fonksiyonu verilse bile (örneğin konişmentolarda olduğu gibi); her ne kadar sigortacı bu suretle ciro edilene ödemede bulunabilirse de, burada mutlak bir ödeme yükümlülüğü söz konusu olamaz[26].

Sigortacının sigorta ettirene vermekle yükümlü olduğu poliçe; niteliği itibariyle tarafların karşılıklı hak ve yükümlülükleri ile sözleşmenin genel koşullarını içeren eden bir sözleşmedir. Bu nedenle sigorta poliçesi her şeyden önce tarafların sigorta sözleşmesiyle doğan haklarını gösteren yazılı kanıt niteliğinde bir belgedir. Bundan dolayı yasa, sigorta poliçesiyle ilmühaberin özel ve genel koşulları yanında özellikle en azından ve mutlak surette şu hususları içermesi gerektiğini vurgulamaktadır:

---

25 bak.§ 12, II, B.

26 Köning W., 1951, sf.65 ve 66.

Tarafların isim ve hüviyetleri, sigortanın konusu, sigortacının yüklendiği rizikolarla bunların başlama ve bitim tarihleri yani sigortanın süresi, sigorta bedeli, sigorta primi, prim tutarı ve ödeme zamanıyla yeri, rizikoların gerçek niteliklerini belirlemeye yarayan tüm hallerle poliçenin düzenlenme tarihi poliçede bulunması zorunlu asli unsurlardır (TK.mad.1266). Poliçede bunlardan birinin bulunmaması, poliçenin geçerliliğini ve kanıt niteliğini yitirmesine neden olur.

Türkiye Cumhuriyetindeki deniz taşımacılıklarında ilk önce mal sigortaları için, içerdikleri koşullar bakımından birbirinden farklı iki tip poliçe kullanılmaktadır:

a) Türk Poliçesi : (Deniz yoluyla taşımada mal sigortalarına ilişkin). Ticaret Bakanlığının kabul ve onayından geçen genel koşulları içeren bu poliçe genellikle kabotaj ve ithalat sigortalarında kullanılmaktadır. Yani Türk karasuları ve limanları arasında yapılan mal taşımacılığı ile, dış ülkelerin limanlarından Türkiye'ye taşınan malları güvence altına alın (garanti eden) sigortalar için kullanılır. İhracat sigortalarında; yani bir Türk limanından herhangi bir yabancı ülke limanına taşınan malları güvence altına almakta kullanılan sigortalarda ise bu poliçe sadece Türk sigorta şirketlerinin taşıma tarifelerindeki koşul ve hükümlere göre yapılan sigorta sözleşmelerinde kullanılır.

b) İngiliz Poliçesi: Uluslararası ilişkilerde ve Türkiye açısından ihracat sigortalarında; yani Türk limanlarından yabancı bir ülke limanlarına gönderilen (taşınan) malları güvence sağlamak için yapılan sigortalarda kullanılır. Bizde sigortacılık uygulamasında "İngiliz Poliçesi" diye adlandırılan bu poliçenin içerdiği koşullar, "Deniz Sigortacıları Uluslararası Birliği"nin katılımı ile düzenlenen ve uluslararası ticaret uygulamasında teamül (örf ve adet) halinde eşit garantileri sağlayan koşullardır. Bu koşullar özellikle Londra Sigortacılar Enstitüsü tarafından hazırlanmış olan "Institute Cargo Clauses" (F.A.R.), "Institute Cargo Clauses" (W.A.) ve "Institute Cargo Clauses" (Extendet Cover), Institute Time Clause (Hull) (Tekne sigortası) ve diğer birçok klozlar olarak uygulamada

kullanılmaktadırlar. İngiliz poliçesi, içerdiği farklı hükümlerle Türk poliçesinin genel koşullarınıdan ayrılmaktadır.

Öte yandan deniz (nakliye) sigortalarına dahil bulunmakla beraber; mal taşıma sigortalarından tamamiyle farklı özellikleri olan "Tekne" sigortalarının koşulları da tamamiyle farklıdır. Bizde uygulamada bu sigortalar için özel poliçeler kullanılmakta olup, bu poliçeler "gemi, tekne ve donanımı poliçesi" olarak sınıflandırılmaktadır. Bu poliçenin içerdiği koşullar da "genel tekne sigorta koşulları", "tekne süre koşulları" ve "tekne yolculuk koşulları"dır. Tekne sigortası bakımından da keza Türk Poliçesi, İngiliz poliçesi ayırımı sözkonusu olup bu iki poliçe bazı yönleri ile birbirlerinden farklıdır.

Gemi, tekne ve donanım poliçeleri genellikle oniki ayı geçmemek kaydıyla, belirli bir zaman ya da belirli bir sefer için olmak üzere süreli olarak düzenlenmektedir. Genellikle armatörler veya bazı durumlarda gemi ipoteği hakkı sahiphleri tarafından düzenlenen gemi, tekne ve donanım sigortalarına ilişkin poliçeler, nitelikleri bakımından daha çok sigorta sözleşmesi hükümlerinin uygulanmasına ilişkin koşulları içerirler.

Güvenceye ilişkin koşullar ise, yazı ile ayrıca poliçeye kaydedilmekte veya "ek kloz" (koşul) şeklinde eklenmektedir. Poliçeye eklenen bu klozlar Londra Sigortacılar Enstitüsü tarafından çıkarılmakta olup; uygulamada kolaylığı sağlamak bakımından, güvencenin şekil ve niteliğine göre çeşitli isimler almaktadırlar. Büyük bir bölümü Türkiye'de de kullanılan bu klozların en önemlileri yukarıda sözü geçen "Institute Cargo Clause"dır. Aşağıda ilgili konularda bunların bazı önemli kuralları yer alacaktır.

II. SİGORTA KONUSU

Sigorta sözleşmesinin en esaslı unsurlarından biri olan sigortanın konusu, rizikonun zararlı etkilerinin doğmasındaki iktisadi çıkardır[27].

---

27 bak.Guhl T., 1944, sf.716; Oftinger K., 1940/42, sf.31; Kender R.-Çetingil E.,

Sübjektif nitelikteki bu esas, TK.nun deniz sigortalarına ilişkin kurallarının konmasında da temel dayanak olarak alınmıştır[28]. Buna göre; "Geminin veya yükün denizcilik rizikolarını salimen geçirmesinde para ile ölçülebilir bir menfaati olan kimse, bu menfaatini sigorta ettirebilir"(TK.mad.1339).

Özellikle Alman Sigorta Hukuku teorisinde; kurucusu Ehrenberg'ten itibaren sigortanın hukuki dayanağı olarak ele alınan ve sigorta konusuna da geçirilen "çıkar" kavramı yeni doktrinde terkedilerek bunun yerine, doğrudan doğruya "sigorta konusu" olarak "sigortalanan şey" (Versicherungsgegenstand) halini almıştır. Bugün doktrinde hakim düşünceye göre sigorta konusu olarak "çıkar" kavramıyla servet veya mal kavramları arasında terim farkından başka, anlam bakımından bir ayrılık gözetilmemektedir[29].

Bu nedenlerle deniz sigortalarında sigorta konusu, deniz rizikosuna yani tehlikeye[30] maruz bulunan ve sigorta sözleşmesiyle güvence altına alınan tüm değerlerdir. Sigorta konusu olarak sigorta ettirilebilen şeyler ise, TK.nun 1340 ıncı maddesinde dokuz bentte gösterilmiştir. Ancak, bunlardan birinin sigorta ettirilmesiyle ötekiler de sigorta ettirilmiş sayılmaz (TK.mad.1340/2).

Bununla beraber sözü geçen maddede dokuz bent halinde gösterilen başlıca sigorta konuları sınırlı değildir, yani bunlar dışındaki konular da sigorta ettirilebilir. Ancak bunun bir istisnası, kaptan veya

---

1992, sf.194; İngiliz Hukukunda buna "insurable interest" denilmektedir. bak.Grime R., 1978, sf.232-233;

Örneğin bir tekne poliçesi ile yapılan sigortada asıl olan "sigorta edilebilir bir çıkar"ın varlığıdır. Yoksa sigorta için mülkiyet zorunlu değildir. Maraist F.L., 1992, sf.112; Bu anlamda gemi sahipleri, kiracıları, yolcular, yük ilgilileri, ipotek ve kanuni rehin hakkı sahipleri, alacaklılar sigorta bakımından çıkar sahibidirler. Chorley-Giles, 1988, sf.510-514; Fransız Hukukunda da buna "interet assurable" denilimektedir. bak.Rodière R., 1963, sf.395; Werner A.R., 1964, sf.361; Bozer A., 1981, sf.44.

28 bak.Hükümet Gerekçesi 1, I, No.46.

29 bak.Guhl T., 1944, sf.716; daha ayrıntılı bilgi için Köning W., 1951, sf.168 vd.

30 bak.§ 27, III.

öteki gemi adamlarının[31] hizmet ve iş sözleşmelerinden doğan ücret alacaklarıdır[32]. Esasen hizmet alacakları diğer kurallarla daha sağlam güvenceye bağlanmış bulunmaktadırlar[33]. Burada söz konusu olan sigorta konularından özellikle en önemlileri şunlardır:

1- Gemi

Deniz taşıma aracı gemi deniz rizikolarına uğrayabilecek en önemli bir konu olarak deniz sigortalarında sigorta konularının başında gelir (TK.mad.1340/1). Sigorta konusu olarak gemi daima bir bütün olarak ele alınır; yani gemi kavramına bunun mütemmim cüzü ve teferruatı da girer[34]. Bundan dolayı uygulamada gemi sigortalarına "tekne ve donanım sigortaları" (hull and machinery) da denir. Yukarıda görüldüğü gibi; bu türden sigortalar için düzenlenen özel poliçe "gemi ve donanımı sigorta poliçesi"dir[35]. Gemi için sigorta sözleşmeleri, genellikle armatörler (donatanlar) ve ipotekli gemiler için de bazı durumlarda gemi üzerindeki ipotek hakkı sahipleri (yani gemi ile doğrudan doğruya ilgili kişiler) tarafından haklarının garanti altına alınması için yapılır. Öte yandan, ticaret gemileri gibi, inşa halindeki gemiler de sigorta ettirilebilirler (TK.mad.1340/2).

2- Navlun, Yük Ve Diğer Sigorta Konuları

Navlun (yük taşıma ücreti) ile yolcu taşıma ücreti alacakları (TK. mad.1340/3) ve özellikle taşınan yük (TK.mad.1340/4), deniz ödüncü

---

31 bak.§ 8, I.

32 bak.§ 8, III.

33 TK.mad.1341 kaptan ve gemi adamları sözleşmeden doğan alacaklarını kendileri doğrudan doğruya sigorta ettiremezlerse de, bu alacakları teminat altına almak için bir sigorta sözleşmesi bunlar adına bir üçüncü kişi örneğin donatan tarafından bir sigorta sözleşmesi yaptırılabilir (Eriş G., 1990, sf.1463). Nitekim TK.nun 1353 üncü maddesine göre "donatım ve sigorta masraflarıyla gemi adamlarına ödenecek ücretler, gemi ile birlikte veya ayrı ayrı olarak yahut gayri safi navlunun sigorta ettirilmesi suretiyle sigorta ettirilebilir. Bunlar ancak hususi surette kararlaştırılmışsa, gemi ile birlikte sigorta ettirilmiş sayılır".

34 Kender,R.,-Çetingil,E., 1992,sf.196; bak.§ 2, I.

35 bak.§ 27, I.

paraları, avarya alacaklarıyla yükün ulaşmasından elde edilecek (umulan kâr), komisyon vb. da deniz rizikolarına uğrayabilecek birer çıkar konusu ve dolayısıyla sigorta konusu olarak sigorta ettirilebilirler (TK.mad.1340/5-9). Uygulamada navlun (yani eşya taşıması için ödenen ücret) için yapılan sigorta sözleşmeleri, yük (yani taşınan eşya) için kabul edilen sigorta güvencesine paralel koşullarla yapılmaktadır. Bununla beraber navlun sigortası, navlun tutarı eşyanın güvence altına alınan değerine dahil edilerek poliçeye de bu konuda ayrıca kayıt düşülerek bir tek poliçede eşya sigortasıyla birleştirilebilmektedir.

3- Sigorta Konularında Değer Belirlemesi

Deniz sigortasının amacı; sigortalı çıkarın, sigorta konusunun uğrayabileceği riziko zararının karşılanması yoluyla sağlanmasından ibarettir. Bundan dolayı sigorta konusunun değeri, sigorta edilen çıkarların sağlanması bakımından riziko zararının giderilmesi için sigortacı tarafından ödenecek tazminat miktarının belirlenmesinde esastır. Deniz sigortalarında özellikle ön planda gelen gemi, yük ve navlun gibi sigorta konularının değerlerinin belirlenmesine esas olmak üzere TK.nun deniz sigortalarına ilişkin birkaç önemli kuralı vardır:

a) Sigorta konusunun tam, yani gerçek değeri "Sigorta Değeri"dir (TK.mad.1345/1). Uygulamada tekne sigortalarında[36] gemilerin sigorta değerinin saptanması için sınıfı, tonajı, yaşı, inşa yeri, makineleriyle donanımının durumu gibi hususlarda elde edilebilecek bilgi, gemilerin sicil kayıtlarından[37] çıkarılabileceği gibi, örneğin Bureau Veritas, Lloyds, Registro Italiano vb. gibi uluslararası önemli "register" (sicil)lerden ve yerli sicillerden alınmaktadır.

Gemilerin değerinin belirlenmesinde esas, elde edilen bu türden bilgilere dayanan tarafların bu bilgiler üzerinde anlaşmış olmalarıdır. Fakat taraflarca gemi değerin belirlenmesi için başkaca bir esas kararlaştırılmamışsa, geminin sigorta değeri rizikonun başladığı andaki

---

[36] bak.§ 27, I.

[37] Rodiere R., 1963, sf.397-398; Werner A.R., 1964, sf.362; bak.§ 2, IV.

kıymetidir (TK.mad.1352).

Yükün değerinin belirlenmesinde esas; tarafların anlaşmalarıdır. Anlaşmayla bir esas kararlaştırılmamışsa, malların yükleme yerinde ve yükleme zamanındaki değeriyle yüklenınceye kadar (sigorta dahil) yapılan bütün masrafların toplamı, yükün sigorta değeri sayılır (TK. mad.1356). Navlun değeri ise; sözleşmede kararlaştırılan navlun tutarıdır ve bu da önceden belirlenmemişse, yükleme yerindeki teamülde geçerli navlun, navlunun sigorta değeridir. Değerin belirlenmesinde doğal olarak fatura, konişmento vb. gibi kanıtlardan yararlanılabilir.

b) Sigorta konusunun sigorta bedeli, yukarıda sözü geçen esaslara göre belirlenen sigorta değerini aşamaz (Tk.mad.1345/2). Uluslararası deniz ticaretindeki sigorta ilişkilerinde de geçerli olan ve uygulanan bu kural, sigorta ilişkisinin taraflarca spekülatif amaçlara yöneltilmesini önlemek için konmuş emredici bir kuraldır. Bu nedenle deniz sigorta sözleşmelerine bunun aksine konan koşullar hükümsüzdür (TK.mad.1264/2; BK.mad.19).

Öte yandan; sigorta değeri taraflarca önceden belirli bir miktar para olarak poliçede belirlenebilmektedir. Buna "takselenmiş" poliçe de denir. Bu halde ise, poliçede belirlenmiş bulunan miktar sigorta değeri için esastır (TK.mad.1350/1). Tek bir poliçe ile de gemi, yük ve navlun gibi sigorta konuları toptan bir bedel üzerinden sigortalanabilir (TK. mad.1351).

III. DENİZ RİZİKOLARI

A) GENEL OLARAK DENİZ RİZİKOSU

Deniz ilişkisinde sözleşmenin içeriği olan sigorta taahhüdü (yükümlülüğü) riziko yüzünden uğranılabilecek zararın, yani riziko zararının karşılanması olduğuna göre[38] sigorta edilen tehlike (risk)

---

[38] bak.§ 27, I.

sözleşmenin içeriğinin belirlenmesinde başlıca rol oynayan esas unsurdur. Deniz sigortalarının rizikoları ise, denizlerdeki ulaştırmanın çeşitli tehlikeleridir. Fakat modern sigortacılıkta sigorta ilişkisi; bütün sigorta branşlarında olduğu gibi, deniz sigortalarında da belirli bir tehlikenin matematiksel olarak hesaplanan *meydana gelme olasılığına* dayandığından, herşeyden önce deniz sigorta şartlarına esas olan deniz rizikolarının nelerden ibaret olduğunun saptanması gerekir.

Genel olarak Sigorta Hukuku anlamında riziko (tehlike), zarar doğuran bir olayın meydana gelme olasılığı olup, genellikle mal (ve dolayısıyla taşıma, transport) sigortalarında belirli bir şeyin hasar veya kaybı sonucunu doğuran ihtimali (yani olasılığa dayanan) bir olaydır[39].

İngiliz Sigorta Yasası'nın (Marine Insurance Act'ın) 3 üncü maddesinin son fıkrasına göre "deniz riskleri deyimi, deniz ulaşımının özel tehlikeleri veya ona bağlanan sonuçları ifade eder. Deniz tehlikeleri yangın, harp, korsanlık, soygun ve hırsızlık, zabıt ve zoralım ile alakoyma, engelleme, tutuklama, denize yük atılması, baratarya ve aynı türden veya poliçenin tanımladığı bütün tehlikelerdir". Robert de Smet, İngiliz doktrin ve mahkeme içtihatlarında risk kavramının tanımlanmadığını, fakat Lloyds poliçesindeki "adventures and perils" (yani, sergüzeştler ve tehlikeler) sözcükleri kullanıldığı zaman, mahkeme uygulamasında "Her riskin ifade ettiği anlamda rastlantısal ve beklenmedik hal unsurlarının dikkate alınması" gerektiği ilkesinin benimsendiğini bildirmektedir[40]. Bununla beraber deniz ticareti uygulamasına ilişkin eski bir Alman Yargıtay kararı, rizikoyu "Bir deniz zararının doğumuna dıştan etki eden her rastlantısal ve olağanüstü olay" olarak daha açık bir biçimde tanımlamaktadır[41].

Deniz sigorta taahhüdünün (yükümlülüğünün) ve risk yükümlülüğünün niteliği gereği; sigorta edilen tehlikenin, sözleşmenin yapılması sırasında gerçekleşebilir (yani doğma olasılığı bulunan) bir

---

39 Köning W., 1951, sf.131; Kender R.,-Çetingil E., 1992, sf.197.

40 de Smet R., 1971, sf.74.

41 RG. 93, 170, Franz Schlegelberger, Bd. V, sf.147.

tehlike olması gerekir. Riziko sözleşmenin yapıldığı sırada veya zarar meydana gelmiş olsa da, yapılmış olan sigorta sözleşmesi geçerlidir. Ancak, tarafların bu durumu önceden bildikleri kanıtlanırsa, sigorta sözleşmesi hükümsüzdür (TK.mad.1344/1)[42]. Zira bu durumda Sigorta Hukuku anlamında sigorta sözleşmesinin esaslı bir unsuru olan tehlike mevcut değildir. Bundan başka; tehlikenin ortadan kalktığını sadece sigortacı veya zararın doğduğunu da yalnız sigorta ettiren biliyorsa, bu durumu bilmeyen diğer taraf sözleşmeyle bağlı değildir, yani sigorta sözleşmesi durumu bilmeyen taraf için geçersizdir (TK.mad.1264/1, 2). Böylece yapılan deniz sigorta sözleşmelerinin sözü geçen emredici kurallara aykırı düşen koşul ve hükümleri geçersizdir (TK.mad.1264/2).

Deniz ulaşımının çeşitli tehlikelerine karşı ve hissedilen risklere göre, güvence altına alınması zorunlu görülen deniz rizikoları sigorta sözleşmesi konusu yapılır. Bundan dolayı; güvence altına alınması düşünülen deniz rizikolarının boyutları, kural olarak sözleşme serbestisi ilkesine göre ve yukarıda sözü geçen kuralların sınırları içinde[43] yapılan sözleşmelerde serbestçe belirlenir. Böylece sigortacı, sigortalanan gemi ve yük gibi konuların[44] her türlü hasar ve kaybına neden olabilecek bütün rizikoları yüklenir (TK.mad.1379/1). İngiliz Deniz Sigorta Yasası'nda (Marine Insurance Act'da): "Bu yasa hükümlerine bağlı olmak koşuluyla; meşru her deniz sergüzeşti bir deniz sigorta poliçesine konu olabilir" hükmü yer almakla, bu genel kural böylece benimsenmektedir (M.Ins.Act.mad.3).

Sigortacının yüklendiği rizikolar bunları sınıflandıran, yani bunların gerçek niteliklerini tamamen belirlemeye yarayacak durumlarda sigortanın başlama ve son bulma anı sigorta poliçesinin içeriğini oluşturan en esaslı koşullar olarak, düzenlenen poliçelere kaydedilir (TK.mad.1266; ayrıca bak.§ 27, I).

---

42 Y.11.HD. 17.5.1985, E.2679/K.3034 sayılı kararı.

43 bak.BK.mad.19; TK.mad.1264.

44 bak.§ 27, II.

Robert de Smet deniz rizikolarını, rizikoya yol açan nedenler açısından üç büyük grupta toplamaktadır[45].

A. Doğal unsurlardan doğan riskler,

B. Gemide bulanan kişilerin davranışlarından doğan riskler,

C. Gemi dışında bulunan kişilerin davranışlarından doğan riskler.

Deniz rizikolarının niteliklerini daha iyi kavrayabilmek bakımından çok yararlı gördüğümüz bu sınıflandırma, genellikle ve ana çizgileriyle TK.da öngörülen sınıflandırmaya uymaktadır. Yasada ilke olarak bir sınırlamaya tabi tutulmamakla beraber, özellikle güvence altına alınan başlıca riskler genellikle şunlardır:

1- Gerek bir üçüncü kişinin kusurundan ileri gelmiş olsun, gerekse deniz kazalarıyla ya da çeşitli doğa olayları sebebiyle meydana gelen su alma, karaya oturma, parçalanma, yanma, batma, yangın, patlama, yıldırım, deprem, buz vb.hasarlar (TK.mad.1379/II, 1).

2- Savaş ve kamu tasarruflarından doğabilecek rizikolar (TK. mad.1379/II, 3).

3- Sigortalının kusuru olmaksızın bir üçüncü kişinin tahrikiyle konabilecek ihtiyati tedbir veya hacizlerin doğurduğu rizikolar (TK. mad.1379/II, 3).

4- Hırsızlık, deniz haydutluğu, yağma ve diğer zorbalık rizikoları (TK.mad.1379/II, 4).

5- Yolculuğa devam için sigorta ettirilmiş malları deniz ödüncü karşılığı rehin etmek veya aynı maksat için mallar üzerindeki tasarruflar sebebiyle doğan rizikolar (TK.mad.1379/II, 5).

6- Sigorta edilen şey için bir zarar doğduğu takdirde gemi adamlarının kusurları rizikoları (TK.mad.1379/II, 6).

---

[45] de Smet R., 1971, sf.76.

7- Gemilerin çatma rizikoları (TK.mad.1379/II, 7).

8- İstisnalar: Gemi ve navlunun veya sadece geminin sigortası söz konusu olduğu hallerde; geminin normal olarak kullanılmasından gemi ve teferruatının uğradığı zararlarla, geminin yola elverişli bulunmadan sefere çıkması halinde doğan hasarlar veya sigortalının kasıt veya ihmali sebebiyle doğabilecek riziko zararları sözleşme konusu olamaz (TK.mad.1380). Zira bu gibi hallerde rizikonun önceden bilinerek artırılması söz konusudur ki, anlam bakımından risk kavramıyla bağdaştırılması olanaksızdır.

B) DENİZ SİGORTALARINDA BAZI ÖNEMLİ RİZİKOLAR

1- Batma (sinking or foundering at sea)

Bu terim; geminin dalgalar ve deniz tarafından yutularak yüzer niteliğini yitirmesi suretiyle suyun altına giderek kaybını ifade eder ve batma riski, fırtına ve boranın şiddetli olduğu zaman bir deniz tehlikesi ve dolayısıyla deniz sigorta riski olur[46]. Uygulamada batma sırasındaki fırtına ve boranın şiddeti, geminin batmasına neden olabilecek bir deniz riski olarak; yerel meteoroloji ve uzman bilirkişi raporlarıyla saptanır. Bu halde denizde normal (olağan) fırtına ve dalga deniz tehlikesi kavramı dışında kalır. Nitekim İngiliz Deniz Sigortası Yasası (Marine Insurance Act)na ek Lloyds S.G. poliçesinin ilgili yorum kurallarının deniz tehlikelerine ilişkin 7 nci maddesinde, rüzgar ve dalgaların olağan etkilerinin deniz tehlikesi kavramı dışında kaldığı belirtilmektedir.

2- Gaiplik (missing)

Bir deniz tehlikesi olarak "deniz sergüzeştine girişmiş olan gemi kaybolur ve aradan makul bir süre geçtiği halde gemiden haber alınamazsa, gerçek anlamda tam kayba karar verilebilir" (Marine Insurance Act.mad.58). Uygulamada "makul süre" kavramına ilişkin

---

46 de Smet R., 1971, sf.78; Grime R., 1978, sf.244; Chorley-Giles, 1988, sf.576.

bir karara rastlanamamıştır. Bununla beraber ilgili gemi seferine ilişkin koşullar göz önünde tutularak makul sürenin her olaya göre saptanması gerekeceği kesindir. Ticaret Kanunumuzda gaip sayma için gemiden haber alamama süresi olarak; hareket ve varma limanları Avrupa'da ise yelkenli için altı,motorlu gemi için dört ay; hareket ya da varma limanlarından biri Avrupa'da diğeri de Avrupa dışında ise her iki tür gemi için dokuz ay; eğer hareket ve varma limanlarından biri Avrupa'da diğeri de Ümit ve Horn burunlarından birinde ise her iki tür gemi için oniki ay; hem hareket hem de varma limanları Avrupa dışında ise her iki tür gemi için de yolculuğun olağan ortalama süresi iki ya da üç ayı geçmediğinde altı ay ya da normal yolculuk süresi üç aydan fazla ise oniki aydır.

3- Karaya Oturma (stranding, agrounding)

Geminin normal olmayan koşullar içinde özellikle bir limanın cezir yeri nedeniyle deniz dibindeki sert bir cisme sürtme sonucu doğan hasar durumudur. Bu riske karşı sigortalı sigorta güvencesi altındadır. Ancak; karaya oturma geminin atıl kalması ve hasar durumu açısından sigorta güvencesi kapsamında bir risk olup, dibe temastan sonra geminin yoluna devamı karaya oturma kavramı dışında kalır[47].

4- Çatma (collision)

Gemilerin çatma durumu, iki geminin veya onların teferruatının birbirine veya bir geminin bir yüzer cisme çarpması halini yansıtan bir deniz tehlikesidir. Bununla beraber çatma riski poliçelere konan özel klozlarla sadece geminin yüzer cisimlere değil; örneğin enkaz, buz, rıhtım ve mendirek gibi sabit cisimlere çarpması yüzünden doğan zararları da kapsayacak şekilde güvence riski olarak genişletilebilmektedir[48].

---

[47] de Smet R., 1971, sf.79.

[48] de Smet R., 1971, sf.80; Grime R., 1978, sf.249; Helmis J., Şerhli ve İzahlı Deniz Sigortaları, İstanbul, 1955, sf.92; Chorley-Giles, 1988, sf.522-523, 577-578.

5- Yangın Ve Patlama

Gemide umulmayan bir hal olarak ve beklenmeyen bir çabuklukla meydana gelen bir hasar sebebi olan yangın ve patlama, sigorta güvencesi altına alınan rizikolardır (TK.mad.1379/1). Yangın ve patlama kaptan ve gemi adamları veya bir üçüncü kişinin kasıt ve ihmali gibi kusurlu hareketleri sonucu meydana gelmiş olup, sigortalının bunlara karşı tazminat hakkı doğmuş olsa bile bu riskler sigorta güvencvesi altındadırlar ve dolayısıyla sigortacı sigortalıya tazminat ödemekle yükümlüdür. Tazminat ödeme yükümlülüğünü yerine getiren sigortacı TK.nun 1361 inci maddesi hükmü gereğince doğan halefiyet hakkına dayanarak yangın ve patlama olaylarında kusurlu olanlara karşı tazminat talep hakkını kullanabilirler.

6- Diğer Rizikolar

Sözleşme ile başka bir esas kabul edilmemişse, savaş ve kamu tasarruflarından doğabilecek veya sigortalının kusuru olmaksızın üçüncü kişilerin olası ihtiyati haciz ve tedbir girişimleri ile hırsızlık ve deniz haydutluğu, yağma vb. gibi riziko konusu olaylar da sigorta güvencesi kapsamına alınabilir (TK.mad.1379/1-4). Söz konusu riskler sigorta sözleşmesi yapılırken ya sigorta poliçesinin genel koşullarından yahut sigorta poliçelerine ek zeyilnamelerde risk güvencesi olarak yer almaktadırlar.

IV. SÖZLEŞMENİN YAPILDIĞI ANDAKİ BİLDİRİM YÜKÜMLÜLÜĞÜ

1- Bildirim Yükümlülüğünün Niteliği

Deniz sigorta sözleşmesi, niteliği gereği "azami ölçüde iyiniyet" esası üzerine yapılan bir sözleşmedir. İngiliz doktrin ve uygulamasında ötedenberi titizlikle uygulanan bu ilke[49] İngiliz Sigorta Yasası'nda da

---

49 de Smet R., 1971, sf.39; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.200; Maraist F.L., 1992, sf.113; Chorley-Giles, 1988, sf.564 vd.; Arseven H., 1991, sf.127 vd.

yer almakta ve taraflardan birinin bu azami iyiniyet ilkesine uymaması halinde diğer tarafa sözleşmeyi fesih hakkı tanınmaktadır[50].

Aynı yasaya göre, sigortalı sözleşmeden önce kendisince bilinen esasa ilişkin hususuları sigortacıya bildirmekle yükümlü olup, sigortalının mesleğinin normal seyri içinde kendisince bilinmesi gerekli her çeşit bilgiye sahip olduğu kabul edilir. Sigortalı bu hususları sigortacıya beyan etmediği takdirde, sigortacı sözleşmeyi fesih hakkına sahiptir[51].

Deniz sigortalarında sözleşmenin yapıldığı sırada, gerek kendi ve gerekse başkası nam ve hesabına sigorta ettiren kişi için belirli bir bildirim yükümlülüğü doğar (TK.mad.1363 vd.). Özellikle bu yükümlülüğe ilişkin TK.nun 1365/2, 1366/2 nci ve devamı maddelerinde yazılı kurallar emredici nitelikte olup, bunlara aykırı olarak düzenlenen sözleşme koşulları hükümsüzdür (TK.mad.1264/2).

a) Sigorta ettiren, sözleşmenin konusu olan rizikonun sınıflandırılması ve belirlenmesi için önemli olan ve sigortacı tarafından sözleşmenin yapılmasına etkili olabilecek bütün olayları sigortacıya bildirmekle yükümlüdür (TK.mad.1361/1). Bu yükümlülük; sözleşmenin sigorta ettirenin bir temsilcisi tarafından yapılması halinde sigorta ettirenin bildiği değil, temsilcisinin bildiği ve rizikonun sınıflandırılmasına ve belirlenmesine yarayan diğer hususları da kapsar[52]. Sigorta ettirenin bildirim yükümlülüğü; içeriği bakımından sadece sözleşmenin yapıldığı sırada sözleşme konusu olan rizikonun sınıflandırılarak saptanması için önemli olup, bizzat kendisi veya temsilcisi tarafından bilinen olgulara ilişkindir. Bununla beraber sigorta ettirene ayrıca bu olguların araştırılması için ek bir yükümlülük yüklenmemiştir[53].

---

[50] Marine Insurance Act, mad.17.
[51] Marine Insurance Act, mad.18.
[52] TK.mad.1363/2.
[53] bak.Guhl T., 1944, sf.723.

b) Sigorta ettiren tarafından bildirim yükümlülüğü gereğince bildirilmesi gerekli olaylar ve olgular çeşitli olabilir. Bu nedenle yasada münferiden açıklanmadığı gibi, uygulamada düzenlenen sigorta poliçelerinde de ayrı ayrı gösterilmemektedir. Mala ilişkin olarak örneğin patlama, yanma, çabuk bozulma tehlikesi arz eden özel haller bunlardandır. Aynı şekilde geminin nitelikleri bakımından (örneğin teknenin yaşı, önceden onarım görüp görmediği, kazan veya makinelerindeki bazı arızlar da rizikoyu artırabilecek özel haller olmaları bakımından sözleşmenin yapılmasına etki edebilecek durumlardır). Sözü geçen olayların, sigortacının sözleşmeyi yapma konusundaki istek ve iradesini etkileyebilecek derecede önemli olmaları nedeniyle bildirim yükümlülüğünün içeriği oldukları kesindir.

c) Sigortalının sigortacıyı rizikonun niteliği yönünden aydınlatma anlamında bildirim yükümlülüğü, sigortacı için sözleşmenin sağlığı bakımından yapılması zorunludur[54]. Bu nedenle sigortalının icabının sigortacı tarafından kabul edildiği ana kadar yapılmış olması zorunludur. Zira sigortacı bakımından, sigortalının rizikonun niteliğinin bildirilmesi yükümlülüğü yoluyla saptanması; sigortacı tarafından risklerin kabulü ve primin belirlenmesi yönlerinden çok önemlidir.

İngiliz Deniz Sigorta Yasası'nın (Marine Insurance Act'ın) 18 inci maddesinin 2 inci bendine göre "primin belirlenmesi veya riskin kabul veya reddi hakkında tedbirli bir sigortacının değerlendirmesine ilişkin iradesine etki edebilecek her türlü husus, bu esasa ilişkindir".

Uygulamada sigorta ettiren tarafından bildirim yükümlülüğü, sözleşmenin yapılması için öneride (yani icapta) bulunan sigorta ettirene sigortacı tarafından verilen soru formüllerinin sigorta ettiren tarafından olaylara (yani gerçeğe) uygun bir tarzda doldurularak imzalanmasıyla yerine getirilir. Sigortacı ise, bu bilgiye dayanarak durumu değerlendirip, belirli tarifeye göre riziko üzerine prim hesaplayıp belirleyerek riziko güvencesi yükümlülüğünü üstlenmektedir.

---

54 de Smet, R., 1971, sf.39; Chorley-Giles, 1988, sf.565.

2- Bildirim Yükümlülüğünün İhlali Ve Sonuçları

Rizikonun değerlendirilmesi bakımından önemli bir durumun sigorta ettiren veya onun yerine hareket eden kişi (temsilcisi) tarafından, yukarıda sözü geçen kurallara aykırı olarak bildirilmemesi veya bilgi vermekten kaçınılması, bildirim yükümlülüğünün ihlalidir. Bu durumda sigortacı sözleşmeden rücu (cayma) hakkına sahiptir (TK.mad.1365/1). Bununla beraber bildirim yükümlülüğü sigorta ettirenin kasıt veya ihmalinden ötürü ihlal edilmiş olmalıdır. Aksi halde, yani bildirmeme olayında sigorta ettirene yöneltilebilecek bir kusur bulunmaması veya sigortacının durumdan esasen haberdar olduğu hallerde sözleşmeden rücu edilemez (TK.mad.1365/2).

a) TK.nunda yer almamakla beraber, bizdeki uygulamada aydınlatıcı nitelikte kurallar İngiliz Deniz Sigorta Yasası'nda yer almakta olup, sigortacının beyana zorunlu bulunmadığı hususlar şöyle sıralanmaktadır:

Sigorta riskini hafifletecek bütün hususlarla, sigortacının bildiği ve onun tarafından bilindiği kabul edilen hususlar, sigortacının bilgi istemekten vazgeçtiği her husus, mevcut güvence sebebiyle sigortacıya açıklanmasının gereksiz olduğu bütün hususlardır[55].

b) Bildirim yükümlülüğünün ihlali halinde, sigortacı bunu öğrendiği andan itibaren ancak bir hafta içinde sözleşmeden rücu hakkını kullanabilir[56]. Cayma hakkı, sigorta ettirene yapılacak tek taraflı bir beyanla kullanılır, yani beyanın sigortalı veya sigorta ettirene ulaştırılması zorunlu ise de, onun kabulü gerekmez.

Sigortalıya cayma beyanının yapılmasından sonra, sigortacı primin tamamını aldığı gibi, diğer tarafça alınan tazminat da faiziyle birlikte geri verilir[57].

---

55 Marine Insurance Act, mad.18/3, a, b, c, d.

56 bak. Arseven H., 1991, sf.129; TK.mad.1368/1.

57 bak. Arseven H., 1991, sf.133; TK.mad.1368/2.

Cayma hakkının, rizikosu güvence altına alınan kazanın doğmasından sonra kullanılması halinde; bildirim yükümlülüğünün ihlalinin kazanın doğması olayına veya sigortacının borçlarının yerine getirilmesine bir etkisi bulunmadığı takdirde, sözleşme gereğince sigortacı tazminat yükümlülüğünü yerine getirmek zorundadır (TK. mad.1368/3). Hile halinde ise, BK.nun genel kurallarına göre sigortacının hakları saklıdır[58].

§ 28

SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN HÜKÜMLERİ

(Sigorta Sözleşmesi İlişkisinin Hukuki Sonuçları)

I. SİGORTALININ SİGORTA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

1- Prim Ödeme Borcu

Sigortacının sigorta sözleşmesiyle doğan en esaslı hakkı, sözleşme ile kararlaştırılan primi talep hakkıdır. Sigortacının bu kakkı, sigorta sözleşmesinin niteliği gereği (prim karşılığı riziko zararlarının tazmini gibi) karşılıklı yükümlülükleri içeren çift taraflı (synallagmatik) bir sözleşme olmasının doğal bir sonucudur.

Prim ödemesiyle yükümlü olan, sigorta ettirendir ve aksi kararlaştırılmış olmadıkça; Primlerin sözleşmenin yapılmasından sonra ve poliçenin teslimi karşılığında ödenmesi gerekir (TK.mad.1371/1, 2). Ancak sigorta sözleşmesinin yasal nedenlerle sona ermesi halinde; sona erme gününden sonraki zamana ilişkin primin onu ödemiş olana geri verilmesi gerekir (TK.mad.1371/3, 1298/2).

---

58 TK.mad.1370; BK.mad.28, 31.

Prim borcunun konusu olan sigorta primlerinin hadleri (miktarları), Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesine ilişkin mevzuat hükümlerine göre; Türkiye'de faaliyette bulunan sigorta şirketlerinin tümü için Ticaret Bakanlığınca kabul edilen genel tarifeye göre belirlenir. Bu tarife koşullarına göre primin haddi, sigorta ile güvence alınan risklerin niteliklerine göre değişmektedir.

Prim borcunun ifa ve ödeme yeri, sigortacının (sigorta şirketinin) bulunduğu yerdir (BK.mad.73). Prim borcunun ifa zamanı sözleşme ile kararlaştırılmakla beraber; sözleşmeyle ayrıca bir süre belirlenmemişse, primlerin sözleşmenin yapılmasından sonra ve poliçenin teslimiyle ödenmesi gerekir (TK.mad.1371/1). Sigorta sözleşmesi belirli bir sefer için yapıldığı gibi gün, hafta, ay veya yıl üzerine de yapılabileceği için (TK.mad.1389); bu gibi durumlarda primlerin ödeme zamanı yine sözleşme ile kararlaştırılabileceği gibi, sözleşmede bir hüküm bulunmaması halinde yukarıda sözü geçen kuralların uygulanması gerekir.

2- Rizikoyu Değiştirmemek Borcu

Sigorta sözleşmesinin içeriği yukarıda sözü geçen anlamda belirli bir riziko taahhüdü olduğuna göre[59] bu rizikonun değişmemesi, sözleşme koşullarının aynı kalması ve dolayısıyla sigortacının durumunun ağırlaşmaması[60] bakımlarından çok önemlidir. Bundan dolayı sigortalı, rizikoyu değiştirmemekle yükümlüdür.

Sigortacı için riziko başlamadan önce sözleşmede saptanan yolculuk değiştirilirse, gemi ve navlun sigortalarında sigortacı taahhüt ve yükümlülüğünden kurtulduğu gibi; riziko başladıktan sonra yoluculuk değiştirildiği takdirde de sigortacı, değişmeden sonra doğan kazalara ilişkin (gemi, navlun ve yük için) güvence taahhüt ve

---

[59] bak.§ 27, III - IV.

[60] bak.Franko N., Sigorta Akdinde Rizikonun Ağırlaşması (TTK.mad1291), Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu IX, 8-9 Mayıs, Ankara, 1992, sf.103 vd.; Rodiere R., 1963, sf.432; Arseven H., 1991, sf.139.

yükümlülüklerinin tümünden kurtulur[61].

Sigortalının eylemi (ve talimatı veya oluru) ile seferin gecikmesi veya sefer rotasının değişmesi suretiyle rizikonun artması da aynı hukuki sonuçları doğurmakla beraber, bu konuda birkaç istisnai halde aynı kural uygulanmaz[62]. Yük sigortalarında malların kararlaştırılan gemi ile taşınmaması halinde de aynı kural uygulanır[63].

3- Bildirim Yükümlülükleri

Burada söz konusu olan bildirim yükümlülüklerinin, yukarıda sözü geçen bildirim yükümlülüğü ile bir ilgisi ve niteliği bakımından da bir benzerliği yoktur. Zira bundan önce sözü geçen bildirim yükümlülüğü sözleşmenin yapıldığı sırada, rizikonun sınıflandırılması ve belirlenmesine yarayan olguların bildirilmesi borcudur. Burada söz konusu olan bildirim yükümlülükleri ise, sözleşmenin yapılmasından sonra ve özellikle şu hallere ilişkindir:

a) Yük sigortaları yapılırken, özellikle sözleşmenin yapılması sırasında malın hangi gemi ile gönderileceğinin önceden belli olmadığı hallerde; sözleşmeye doğrudan doğruya bir gemi isminin kaydedilmesi olanaklı bulunmadığından sözleşmenin (prim haddi, tazminat miktarı gibi) birçok esaslı noktalarına ilişkin koşullar, geminin isminin belli olmasına veya bildirilmesine bağlı tutulur. Bazan da bu gibi durumlarda prim haddi yüksek tutularak ve gemi belli olmadığı halde sözleşme yapılmaktadır. Böylece; sözleşmenin yapılması sırasında yükü taşıyacak gemi belli olmadan veya geminin adı belirlenmeden yapılan sigortalarda sigortalı, malların hangi gemiye yüklendiğini öğrenir öğrenmez bunu sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Sigortalı bu yükümlülüğünü yerine getirmediği takdirde sigortacı, malların riziko zararlarını tazmin borcundan kurtulur[64].

---

61 bak.TK.mad.1372.

62 bak.TK.mad.1377.

63 bak.TK.mad.1375.

64 Rodiere R., 1963, sf.433;Werner A.R., 1964, sf.359; bak.TK.mad. 1376.

b) Sigorta ettiren veya sigortanın yapıldığından haberi olan sigortalı, bir kazanın meydana geldiğini öğrenir öğrenmez bunu sigortacıya bildirmekle yükümlüdür. Bu yükümlülük yerine getirilmediği takdirde sigortacı, kazanın zamanında haber verilmesi halinde tazminattan azaltabileceği miktarı, ödeyeceği tazminat tutarından indirmek hakkına sahiptir[65].

4- Koruma Önlemleri Alma Yükümlülüğü

Riziko zararlarını artırmamak, sigortalının başlıca yükümlülüklerinden biridir. Bundan ötürü bir kaza meydana geldiğinde sigortalı, gerek sigortalanan şeyleri kurtarmak ve gerekse daha büyük zarara meydan vermemek için olanaklı bulunan ve zorunlu olan bütün önlemleri almakla yükümlüdür. Bu önlemler alınırken olanaklar el verdiği takdirde sigortalı sigortacının da düşüncesini almak zorundadır[66]. Bu önlemlerin nelerden ibaret olduğunun önceden belirlenebilmesi olanaksızdır. Ancak; sigortalı yükümlülüğünü yerine getirirken kendi işlerinde göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. Uyuşmazlık halinde ise, kanıtlama yükümlülüğü sigortalıya düşer.

II. SİGORTACININ SİGORTA SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

Sigorta sözleşmesinin hükümleri sigortacının yükümlülükleri yönünden incelenirse; ikincil bir kısım yükümlülükler bir yana bırakıldığı takdirde, sigortacının başlıca (esas) yükümlülüğü deniz sigortasında riziko zararının giderilmesi, yani tazminat ödeme borcudur. Ancak; sigortacının burada söz konusu olan tazminat ödeme borcu, hukuki dayanağı bakımından sözleşme yükümlülüklerinin ihlalinden veya haksız fiillerden dolayı tazminat hallerinde olduğu gibi bir kusura dayanmamakta[67], bir garanti sözleşmesi niteliğindeki sigorta

---

65 Arseven H., 1991, sf.144 ; bak.TK.mad.1377.

66 Arseven H., 1991, sf. 145 ; bak.TK.mad.1387.

67 BK.mad.41, 96 vd.

sözleşmesinden doğmaktadır[68].

Bu itibarla; sözleşmenin ihlali ve haksız fiil hallerinde tazminat borcunun doğumu ve zararın tazmin edilebilmesi için varlığı zorunlu bulunan kusur, sigorta tazminatında aranmaz. Yani sigorta sözleşmesinden doğan tazminat borcunun doğumu için, yüklenilen riziko sebebiyle sözleşmede belirli olan sigorta konusunun zarara uğraması, sigortacının tazminat ödeme borcunun doğumunda bulunması zorunlu ve yeterli bir neden oluşturmaktadır. Sigortacının bu tazminat borcu, sigortalı tarafından riziko zararının sigortacıya bildirilmesiyle muaccel olur[69].

Sigortacının tazminat borcunun kapsamı yani sigortalıya ödemekle yükümlü olduğu miktar, sözleşme hükümlerine göre ve riziko zararı ile ilgili olarak belirlenir. Bundan dolayı herşeyden önce bu zararın kapsamının da belirlenmesi gerekir:

1- Zararın Kapsamı

Hukuki bir kavram olarak zararın kapsamından (veya boyutundan) ve kısaca tazmini gereken zarardan söz edilince; gemi, yük, navlun vb. sigorta konusu olan değerlerin[70] kayıp ve hasarından ibaret riziko zararlarının genel olarak iktisadi yönden para ile ölçülebilen gerçek miktarı anlaşılır. Bu itibarla "zarar" kavramı içinde uygulamada sigorta poliçelerine kaydedilen ve TK.na da geçirilen "tam kayıp" (Totalschaden, total loss, perte totale) ve "kısmi hasar" (Teilschaden, particular loss) durumları incelenmelidir:

a) Sigortalının uğradığı riziko zararı olarak gemi veya malların tam kaybı; bunların yok olması yani bir daha elde edilmesi olanağının ortadan kalkması örneğin gaiplik, kurtarılamayacak şekilde batma, asıl

---

68 von Tuhr/Siegwart, 1942/1944, sf.75; ayrıca bak.İzveren A., Akdi Mükellefiyetlerin İhlali, Adalet Dergisi, 1953, No.10 ; Chorley-Giles, 1988,sf.572-573.

69 bak.§ 28, II, 2.

70 bak.§ 27, II.

niteliklerini yitirme, ganimet sayılmasıdır. Mütemmim cüzü veya teferruatından bazı parçaların kurtarılmasıyla tam kayıp hali değişmez[71]. Navlun için tam kayıp ise, bütün navlunun yitirilmesidir. Gemi ile yükün tam kaybı halinde umulan kâr veya komisyonla, deniz ödüncü ve avarya paraları için de tam kayıp söz konusudur; çünkü ortada bunları karşılayacak hiçbir şey (yani güvence, garanti) kalmamıştır[72].

Tam kayıp halinde sigortacı, sigorta bedelini tam olarak ödemekle yükümlüdür. Bununla beraber sigortacı, sigorta ettirilmiş olan donatım masrafları, navlun ve diğer masraflardan kaza sonucunda tasarruf edilen kısım için tazminat ödemekle yükümlü olmadığı gibi[73], sigorta bedelinin ödenmesinden önce kurtarılan parçaların satış beledini de sigorta bedelinden indirmek hakkına da sahiptir[74].

Öte yandan; sigortacı tarafından sigorta bedelinin ödenmesiyle, sigortalının sigorta edilen şey yani sigorta konusu[75] üzerindeki hakları sigortacıya geçer[76]. Örneğin navlunun sigorta bedelini ödeyen sigortacı; donatan veya taşıyan yerine, yükle ilgili kişilere karşı navlun alacaklısı yerine geçer. Burada yasa gereği (yani önceki alacaklının rızasına gerek duyurmayan) bir alacağın temliki söz konusudur[77]. Yine aynı kuralın doğal ve mantıksal sonucu olarak; sigorta bedeli ödendikten sonra yapılan tam veya kısmi bir kurtarma sonucunda kurtarılan şeyler üzerinde, yukarıda belirtilen şekilde haklar geçtiğine göre, yalnız sigortacı hak iddia edebilir[78].

b) Ticaret Kanunumuz, tam kayıp sayılması gereken bazı belirli

---

71 TK.mad.1413.

72 Grime R., 1978, sf.252; Chorley-Giles, 1988, sf.590; bak.TK.mad. 1415, 1416.

73 TK.mad.1357, 1417.

74 TK.mad.1418/1.

75 bak.§ 27, II.

76 TK.mad.1418/2.

77 BK.mad.164; von Tuhr/Siegwart, 1942/1944, sf.817 vd.

78 TK.mad.1418/3.

hallerde sigortalıya; sigorta edilen şeyler üzerindeki haklarını sigortacıya devrederek sigorta bedelinin tamamının ödenmesini isteyebilme yetkisini tanımıştır. TK.nun 1420 nci maddesinde bırakma hakkı diye nitelendirilen bu yetkinin kullanılabilmesi için şart tam kayıp sayılmasını gerektiren belirli durumların varlığıdır. İngiliz Deniz Sigorta Hukuku tam kayıp kavramına açıklık getirebilmek için "gerçek tam kayıp" ve "hükmi tam kayıp" durumlarını tanımlamaktadır:

Marine Insurance Act'ın 57 nci maddesine göre "sigorta konusunun, sigorta edilmiş mal ile ilgisi kalmayacak derecede tahrip edilmiş veya hasara uğramış olması veya sigortalının onu bir daha ele geçiremiyecek şekilde kaybolması halinde bir gerçek tam kayıp (actual total loss) vardır". Yine aynı yasanın 61/1 inci maddesine göre "poliçede herhangi bir açık hüküm bulunmaması hariç, gerçek tam kaybın kaçınılmaz görünmesi veya gerçek tam kayba engel olmanın ancak sigorta konusunun değerini aşan bir masrafın yapılması ile olanaklı bulunması yüzünden sigorta konusunun makul olarak bırakılması halinde hükmi tam kayıp (constructive total loss) vardır".

TK.na göre tam kayıp sayılmasını gerektiren hallerin başında geminin gaip sayılması gelmektedir[79]. Deniz sergüzeştine girişmiş gemi kaybolur (yani gaiplik, missing) ve aradan makul bir süre geçtiği halde haber alınamazsa, bir hakiki tam kayba hükmolunabilir[80].

Gemi ve mallar için ambargo, savaşan devlet tarafından zapt ve zoralımı veya herhangi bir kamu tasarrufuyla alakoyma, deniz haydutları tarafından zapt sebebiyle sigorta konusunun tehlikeye uğraması ve bu olayların meydana gelmesinden itibaren yasada yazılı belirli süreler geçmiş olmasına rağğmen geminin ya da yükün serbest kalmamış gereklidir[81]. Geçmesi gereken bu süreler eğer olay Avrupa'da olmuşsa altı ay; Ümit ve Horn Burunlarının içerisinde

---

79 TK.mad.1420/1.

80 de Smet R., 1971; Maraist F.L., 1992, sf.113.

81 TK.mad.1420/2.

olmuşsa dokuz ay; Ümit ve Horn Burunlarının birinin ötesinde olmuşsa oniki aydır.

Sigortalının söz konusu bırakma hakkını kullanabilmesi için, önce yukarıda sözü geçen[82] bildirim yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekir. Zira bırakma hakkının kullanılması için zorunlu olan süreler, sözü geçen olayların sigortalı tarafından sigortacıya bildirildiği günden itibaren hesaplanır[83].

Bırakma hakkını kullanılabilmesi için biçimsel (formel) koşul, bırakma beyanının sigortacıya bırakma süresi içinde yapılmış olması[84] ve bu beyanın kayıtsız ve koşulsuz yapılmış olmasıdır[85].

Sigortalı bırakma beyanından cayamıyacağı gibi[86] bırakma süresi geçtikten sonra da bırakma olanaklı değildir[87]. Bırakma beyanıyla sigortalının bırakılan şeyler üzerinde sahip olduğu hakların tümü sigortacıya geçer[88].

Bırakma beyanına dayanak oluşturan olayların doğru çıkmaması halinde veya beyanın tebliği sırasında var olmaması halinde bırakma beyanı (dolayısıyla bundan yararlanma) hükümsüzdür[89]. Öte yandan; bırakma hakkının doğumu için TK.nun 1420 nci vd.maddeleri hükümlerine göre gerekli koşulların varlığı halinde, bırakma beyanının süresi içinde[90] ve usulüne uygun bir biçimde yapılmış olsa bile[91] sigortacı tarafından sigorta bedelinin ödenmesini talep hakkı, ancak

---

82 bak.§ 28, I, 3, b.
83 TK.mad.1420/3.
84 TK.mad.1421, 1422, 1423/1.
85 bak.TK.mad.1425.
86 TK.mad.1425/3.
87 TK.mad.1424.
88 TK.mad.1427.
89 TK.mad.1426.
90 TK.mad.1423, 1425.
91 TK.mad.1425.

bırakma hakkının haklı olduğunu gösteren belgeler sigortacıya ibraz edildikten sonra ve bunları incelemek için uygun bir süre geçtikten sonra doğar[92].

Sigortalı tarafından ibraz olunan belgelere göre bırakmanın haklı olduğu sigortacı tarafından tanındığı (kabul edildiği) takdirde sigortalı, talep üzerine ve masrafları ödenmek koşuluyla sigortacıya haklarını devrettiğini gösteren ve imzası noterden onaylı bir "bırakma senedi" vermek ve bırakılan şeylere ilişkin belgeleri teslim etmek zorundadır[93]. Sigortacı sigorta bedelinin ödenmesini, sigortalı tarafından bu yükümlülük yerine getirilinceye kadar ertelemek hakkına sahiptir.

c) Sigortalının uğradığı riziko zararı olarak gemi ve mallar veya navlun gibi sigorta konularının[94] kısmi hasarı halinde; bunlardan herbiri için, sigorta konusunun niteliğine ve özelliğine göre ayrı hükümler uygulanır. İsviçre doktrin ve uygulamasında hakim düşünceye göre kısmi hasar veya zarar (Teilschaden) tam kayıp dışında kalan ve sigorta konusunu tam değil kısmen kaybı sonucunu veren bütün hasarlar olup, kısmi hasar halinde sigorta sözleşmesinden doğan sözleşme ilişkisi devam eder; yani sigortacı ileride doğabilecek zararları da ödemekle yükümlüdür[95]. Genel olarak taşıma (transport) sigortalarında kısmi hasar, hususi avarya (particular average) olarak kabul edilen kısmi hasar hallerinde değişik sigorta konularının kaybı ya da bunların kısımlarının hasarında söz konusudur[96].

Geminin kısmen hasara uğraması halinde zarar, onarım masraflarının tutarından ibarettir. Ancak, sigortacı sözleşme ile belirli riziko zararlarını karşılamakla yükümlü olduğuna göre bu masrafların, sigortacının güvence altına aldığı rizikolardan doğan hasarlara ait olması gerekir. Bu onarım masraflarının belirlenmesinde, müşterek avarya

---

92 TK.mad.1428.

93 TK.mad.1430.

94 bak.27, II.

95 Köning W., 1951, sf.220 vd., ayrıca orada açıklanan Federal Mahkeme kararları.

96 Köning W., 1951, sf.309, ve ayrıca bak.§ 23, IV.

zararlarının ve tazminatının belirlenmesindeki kurallar[97] uygulanır[98].

Geminin tamir kabul etmez veya tamire değmez derecede hasara uğraması[99] TK.nun 1082 nci vd. maddeleri hükümlerine göre navlun sözleşmesinden rücu (cayma) sebebi olarak tam kayıp kabul edilirse de[100] geminin açık artırma ile satılması[101] söz konusu olan bu gibi durumlarda az da olsa bir değeri olduğundan Sigorta Hukuku açısından tam kayıp değil kısmi hasar vardır. Bu halde sigortalı, sigortacıya karşı gemiyi veya onun enkazını açık artırma ile satışa çıkartmaya yetkili olup; satış halinde zarar, net (yani masraflar dışında) satış bedeli ile sigorta değeri arasındaki farktan ibarettir[102].

d) Yükün kısmi hasarı halinde zarar, hasarlı olarak varma limanına ulaşan malların buradaki brüt değeri ile yine aynı mallar hasarsız olarak ulaştıkları takdirde sahip olabilecekleri değerin yüzde hesabıyla belirlenmesi sonundaki sigorta değerinin bu yüzdeye karşılık gelen miktarı olarak kabul edilir[103]. Hasarlı malların bu durumlarındaki değeri açık artırma yoluyla yapılacak satışı veya sigortacının oluru halinde değer biçilerek saptanır.

Değer biçme piyasa fiyatına göre yapılır ve değer biçme, incelemesi ve satış giderlerinin tümü sigortacıya aittir[104]. Malların yolculuk sırasında bir kaza dolayısıyla satılmaları halinde zarar; bunların navlun, gümrük resmi ve satış giderleri çıkarıldıktan sonra kalan net satış bedeli ile sigorta değeri arasındaki farktan ibarettir[105].

---

97 bak.TK.mad.1198, 1199.

98 bak.TK.mad.1431 ve ayrıca bak.§ 23, V.

99 bak.TK.mad.818.

100 bak.§ 14, I.

101 bak.TK.mad.990.

102 bak.TK.mad.1432.

103 TK.mad.1434/1.

104 TK.mad.1434/2, 3.

105 TK.mad.1436/1.

Yükün yolda bir kısmının kaybı halinde zarar; yükün kayba uğrayan kısmının değerinin, yükün tamamının değerine oranının yüzdesi bulunduktan sonra malın sigorta değerinin bu yüzdeye karşılık gelen miktarından ibarettir[106]. Gemilerde olduğu gibi, burada da sigortacının yükümlendiği riziko malların satılmasıyla son bulur, fakat sigortacı satış bedelinin tahsilinden de sorumludur[107].

Navlunun kısmen kaybı halinde zarar ise, kararlaştırılan veya olağan olan navlunun kaybolan kısmından ibarettir[108]. Tazminatın kapsamına gelince:

Sigorta tam değer üzerinden yapılmışsa, sigortacı yukarıda sözü geçen kurallara göre hesaplanan riziko zararının tamamını ödemek zorundadır. Doğal olarak burada tasarruf edilen masrafların ödenmesi gereken miktardan indirilmesi gerekir. Sigorta tam değer üzerinden yapılmamışsa, zarar kısmen ödenir[109].

2- Zararın Ödenmesi

Sigortalının yukarıda (No.1 de) sözü geçen kurallara göre kapsamı belirlenen riziko zararının giderilmesini isteme hakkı ve dolayısıyla sigortacının tazminat borcu maddi bakımdan, sigortalının zararı doğuran olayı (kazayı) bildirim yükümlülüğünün[110] doğduğu tarihte muaccel olur[111]. Bununla beraber biçimsel (formel) yönden sigortalının zararın tazmini isteyebilmesi için, sigortacıya zararın hesabını gösteren bir liste vermesi, riziko zararını ve zararın kapsamını (sigorta konusunun uğradığı riziko ve kazayı, zararın gerçek durumunu) belgelerle kanıtlaması gerekir[112].

---

106 TK.mad.1435.

107 TK.mad.1432/2 ve 1436/2.

108 TK.mad.1437.

109 bak.TK.mad.1288, 1357 ve 1440.

110 bak.§ 28, I, 3.

111 Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.209; Arseven H., 1991, sf.150; TK.mad.1441/1.

112 TK.mad.1441/2.

Bu belgeler gemi jurnali, bölge idare makamlarının inceleme raporları veya mahkemece yapılan inceleme ve tespit sonucunda verilen kararlar vs. gibi resmi belgelerdir. Fakat sigorta konuları üzerinde sigortalının haklarının kanıtlanması bakımından, gemi mülkiyetini kanıtlayan belgelerle yük ve navlun için fatura, konişmento ve çarter partiler zararın kapsamını kanıtlamak için de kaza yerindeki usul ve adetlere uygun olarak yapılan tespit, keşif vs. sonuçlarını bildiren belgeler bu hususta yeter kanıt oluştururlar[113]. Başkası hesabına sigortada, sigortalı, ayrıca sigorta ettirene sözleşmenin yapılması konusunda vekalet verdiğini de kanıtlamakla yükümlüdür[114]. Her ne kadar Hukukumuza göre; yukarıda sözü geçen hususların kanıtlama külfetinden sigortalının muaf olduğu yolunda sigorta sözleşmelerine konan kayıtlar geçerli iseler de, bu türden kayıtlar sigortacının bunun aksini kanıtlayabilmek hakkını ortadan kaldırmaz[115].

Başkası hesabına yapılan sigortada[116], sigorta sözleşmesinden doğan haklar kural olarak sigortalıya ait olmakla beraber, sigortacıdan poliçenin verilmesini ancak sigorta ettiren isteyebilir[117]. Zira bu şekilde yapılan sigorta sözleşmesi niteliği bakımından (sadece sigorta ettirenle sigortacı arasında) üçüncü kişi yararına yapılan bir sözleşme hükmündedir[118]. Bundan sigortalı bu gibi hallerde sigorta sözleşmesinden kendi lehine doğan hakları doğrudan doğruya sigortacıdan (yani sigorta ettirenin haberi veya oluru bulunmadan), ancak poliçe elinde bulunmak şartıyla talep edebilir; aksi halde sigorta ettirenin buna oluru zorunludur[119].

Buna karşılık sigorta ettiren, sigorta sözleşmesinden sigortalı

---

113 TK.mad.1443.

114 TK.mad.1443.

115 TK.mad.1444.

116 bak.TK.mad.1342.

117 TK.mad.1445/1.

118 bak.von Tuhr/Siegwart, 1942/1944, sf.679 vd.

119 TK.mad.1445/2; BK.mad.11/2.

lehine doğan hakları kendi namına (yani bizzat) kullanabilirse de[120], sigortalının oluru olmadan ödenecek sigorta tazminatını almaya veya sigortalı lehine doğan hakları başkalarına devretmeye ancak sigorta poliçesi elinde bulunduğu takdirde yetkilidir[121]. Bundan başka sigorta ettiren; sigortalının lehinde yapılan sigortaya olur verdiğini kanıtladığı takdirde, sigortacı sigorta ettirene ödeme yapmak zorundadır[122].

Öte yandan, başkası hesabına yapılan sigortada sigorta ettirenin sigortalıdan alacak hakları güvence altına alınmıştır. Aksi halde başkası hesabına sigorta kurumumun uygulamada pratik hiçbir faydası olmazdı. Bundan dolayı sigorta ettiren, sigortalıdan olan alacakları kendisine ödenmedikçe sigorta poliçesini sigortalıya veya sigortalının alacaklılarına ya da iflas masasına teslim etmeye mecbur tutulamaz. Sigorta ettiren bu alacakları için sigortalı veya onun alacaklarına karşı zarar halinde verilecek sigorta tazminatı üzerinde (tazminat anlamında bir ödeme yapılması söz konusu olduğu takdirde) "rücu hakkı"na sahiptir[123]. Örneğin yükleten A sigortacı B ile sigorta sözleşmesi yaparak C'ye ait 100 ton malı belirli bir prim üzerinden sigorta ettirerek poliçeyi elinde bulundurmaktadır. Sigorta ettiren A, yaptığı bu sigorta sözleşmesi için C lehine ödediği sigorta primi ve yaptığı diğer masraflar kendisine ödenmedikçe sigorta poliçesini C ye ve onun alacaklılarına veya C'nin iflası halinde iflas masasına vermekle yükümlü olmadığı gibi, C'ye karşı öteki alacaklılar tarafından haciz veya iflas yoluyla yapılan takipte A'nın alacak hakları ön sırada yer alır. Sigortacı ise, poliçe sigorta ettirenin elinde bulunduğu sürece sigortalıya veya alacaklılarına ya da iflas masasına ödemede bulunamaz; aksi halde sigorta ettirene karşı (haklarının ihlalinden dolayı) sorumludur[124].

---

120 TK.mad.1449/1.
121 TK.mad.1446/2.
122 TK.mad.1446/3.
123 TK.mad.1447.
124 TK.mad.1448.

3- Ristorno

Sigorta ilişkisinde belirli bir zaman aralığı (Versicherungsperiode) için hesap edilen sigorta primi bir bütün oluşturur ve pirimin bölünmemesi temel kuraldır. Bu kuralın bir istisnası "ristorno hakkı" olup; buna göre sigorta sözleşmesi, tehlikenin sigortacı yönünden başlamasından önce sigorta masrafları karşılandığı takdirde ortadan kaldırılır[125].

İngiliz Deniz Sigortaları Yasası (Marine Insurance Act)nın 84 üncü maddesinin 1 inci fıkrasına göre "primin ödenmesine sebep olan karşı edim tamamen ortadan kalkar ve sigortalının veya adamlarının bunda hiçbir hile veya kanunsuz davranışları bulunmazsa, prim sigortalıya geri verilebilir". Aynı maddenin 2 inci fıkrasına göre ise "primin ödenmesine sebep olan karşı edimin herhangi bir kısmı tamamen yokluk arz ederse, aynı şartlar altında primin bu duruma orantılı bir kısmı sigortalıya geri verilebilir".

Sigorta priminin bütünlüğü ve bölünmezliği ilkesi temel kural olarak kabul edilmekle beraber, bazı durumlar sigorta sözleşmesinin taraflarını bu temel ilkeden farklı düzenlemeye zorlamakta ve yabancı mevzuatta olduğu gibi, Deniz Sigorta Mevzuatımızda da buna paralel bir düzenleme gereksinimiyle buna uygun hükümler yer almaktadır.

Hukukumuza göre "sigortalı sigorta ile ilgili teşebbüsten tamamen veya kısmen vazgeçer veyahut da sigorta mevzuu üzerindeki riziko ortadan kalkarsa, sigortacıya ait bir ristorno hakkı saklı bırakılarak primin tamamı veya bir kısmı alakonabilir veya geri istenebilir"[126]. Sigortacının masraflarını karşılamak üzere saklı tutulan ristorno hakkı belirli bir para olarak kararlaştırılabileceği gibi, sözleşmenin yapıldığı yerdeki adetlere göre de tayin edilebilir. Böyle bir teamül de olmadığı takdirde ristorno hakkı, sigorta bedeli üzerinden yüzde yarımdır[127].

---

125 Guhl T., 1944, sf.737.
126 TK.mad.1453/1.
127 TK.mad.1453/1.

Primin indirilmesi ve sözleşmenin hükümsüzlüğü hallerinde TK.nun 1454 ve 1455 inci maddeleri kuralları uygulanır. Ristorno hakkının kullanılabilmesi için tehlikenin sigortacı için başlamamış olması şarttır ve riziko başladıktan sonra bir ristorno yapılamaz[128].

4- Sigorta Edilen Şeyin Temliki

Sigortalı tarafından sigorta konusunun bir üçüncü kişiye devir ve temliki halinde; bu kişinin (yani iktisap eden şahsın) sigorta konusu üzerindeki mülkiyet hakkı devam ettiği sürede, sigortalının sigorta ilişkisinden doğan hak ve borçları bu kişiye geçer. Fakat prim borcundan dolayı temlik eden sigortalı da, iktisap eden üçüncü bir kişi ile birlikte sigortacıya karşı müteselsil olarak sorumludur[129].

Bu madde hükmüyle sigortalının müteselsil sorumluluğu kabul edilmemiş olsaydı, sigortacının prim alacağı hakkı güvencesiz kalarak tehlikeye düşerdi. Bununla beraber sigorta konusu kendisine temlik edilen kişi, bir bildirim süresi gözetmeksizin sigorta sözleşmesini feshetme hakkına sahiptir. Ancak, bu yoldaki fesih bildirim hakkı sigorta konusunun iktisabından sonra bir ay içinde kullanılabilir ve bu bir aylık süre hak düşürücü süredir. Sigorta konusunu iktisap eden kişi feshi bildirdiği takdirde, sigortacıya karşı primden dolayı sorumluluğu ortadan kalkar[130]. Sigorta konusunun cebri icra sebebiyle yapılan bir satışla iktisap eden kişi hakkında da aynı kuralların uygulanması gerekir.

Yukarıda sözü geçen kurallar bir yapının (inşa halindeki geminin) sigortası halinde de uygulanır[131]. Geminin sigorta edilmiş olması halinde ise, bu kurallar ancak gemi bir yolculuk sırasında temlik edildiği takdirde uygulanır ve yolculuğun başlangıcı ve sonu TK.nun

---

128 TK.mad.1456.

129 TK.mad.1458/1; Bu konuda bak. Öztan F., Sigortalı Malın Sahibinin Değişmesi, Ankara, 1971; Bozer A., 1981, sf.130 vd.

130 TK.mad.1458/4.

131 TK.mad.1459/1.

1382 nci maddesi hükümlerine göre saptanır. Ancak gemi belirli bir süre veya birden çok yolculuk için sigorta edilmişse; geminin yolculuklardan biri sırasında temliki halinde sigorta bağlantısı ancak geminin en yakın varma limanında boşaltılmasının sonuna kadar devam etmektedir[132].

III. SİGORTACININ HALEFİYETE İLİŞKİN RÜCU HAKKI

Sigortalıya karşı teminat ve dolayısıyla tazminat yükümlülüğünü yerine getiren sigortacıya, sigortacının üçüncü kişilere karşı talep edebileceği tazminat haklarına sahip olur. Bu suretle sigortacının denizcilik rizikolarına karşı yasadan doğan bir "kanuni halefiyet" hakkı söz konusu olur[133]. Ancak, sigortacının halefiyet (ardıllık) nedeniyle üçüncü kişilere karşı rücu hakkı, sadece tazminatın sigortacı tarafından sigortalıya ödenmesiyle başlar ve bir ödeme yapılmamışsa, halefiyet ve dolayısıyla rücu ve tazminat talep hakkı söz konusu olamaz[134].

Deniz taşımacılığında TK.nun 1361 inci maddesi uyarınca; sigortalısına karşı tazminat ödeme yükümlülüğünü yerine getiren sigortacının sigortalısının haklarına halef olabilmesinin koşulu, sigortalının navlun sözleşmesinin yerine getirilmemesinden dolayı TK.nun 1061-1066 ncı maddeleri kurallarına aykırılık nedeniyle taşıyana karşı bir hakkının doğmuş olmasına bağlıdır. TK.nun 1061 inci maddesine göre; taşıyan malların teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen süre içinde kayıp veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan sorumlu olmakla beraber, kayıp veya hasar tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne geçilemiyecek sebeplerden ileri gelmişse, ya da rizikoya yolm açan olayda taşıyan ya da donatan bakımından bir sorumsuzluk hali varsa, sorumluluktan kurtulur.

TK.nun 1065 ve 1066 ncı ve hatta malların nitelikleriyle ilgili

---

132 TK.mad.1459/2.

133 TK.mad.1361.

134 Eriş G., 1990, sf.1483; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.210.

1063 üncü maddeleri kuralları navlun sözleşmelerinde taşıyan ve donatanları soyut zarar ve ziyan ve tazminat iddia ve taleplerine karşı korumak amacıyla yasaya konmuş emredici kurallardır. Nitekim TK.nun 1065 inci maddesi uyarınca taşıtan ve gönderilen malları teslim almadan önce durumunu tespit ettirmek için mahkeme ve yetkili makamlara incelettirebilir ve diğer taraf da bu işlem yapılırken hazır bulundurulur.

TK.nun 1066 ncı maddesi uyarınca hasar ve kaybın en geç, navlun sözleşmesine göre malı teslim almaya yetkili kişiye teslim sırasında taşıyana veya boşaltma yerindeki temsilcisine yazılı olarak bildirilmesi şarttır.

Malların kaybı ve hasarı ne ihbar edilmiş ve ne de tespit ettirilmemişse, taşıyan malların konişmentoda yazılı olduğu gibi (aynen) teslim ettiği ve gerçekten mallarda bir kayıp ve hasar saptanmışsa, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği bir "karine" olarak kabul edilir. Ancak, bu karinenin aksi de kanıtlanabilir.

Bu gibi durumlarda sigorta şirketlerinin halefiyet yoluyla taşıyan ve gemi donatanlarından rücu haklarının hukuki dayanağı, taşıyan ve donatanların sözü geçen maddeler kurallarına göre sorumlu tutulmalarına bağlı olduğundan; bu hükümler uyarınca bir sorumluluk söz konusu olmadığı takdirde, halefiyet yoluyla rücu hakkının hukuki dayanağı olmadığından, bu gibi taleplerin reddi gerekir.

§ 29

KLÜP SİGORTALARI[135]

Yukarıdan beri açıklanmakta olan Deniz Sigortalarının yanında bunlardan farklı ancak yine denizcilik sahasında uygulanan ve belirli deniz rizikolarını güvence altına alan Klüp Sigortası (ya da P & I Sigortası) olarak adalındırılan sigorta türünün de bu kapsam içinde ele alınması gereklidir. Klüp sigortaları nitelik ve yapıları itibarı ile tekne ve yük sigortalarından tamamen farklıdır. Bunlar donatanların tekne sigortası kapsamına girmeyen sorumluluk ve masraflarını güvence altına alan ve daha çok karşılıklı sigorta kuruluşlarıdır.

Uygulamada "P and I Clup" olarak adlandırılan bu kuruluşların isimlerindeki P, Protection (koruma); I da Indemnitiy (tazminat) sözcüklerini anlatmaktadır. Bu kuruluşlar ilk olarak İngiltere'de 1719 yılında yayınlanarak sigorta işletmelerine sınırlamalar getiren bir kanunun çıkartılması sonrasında ortaya çıkmışlardır. Anılan bu kanuna göre yalnızca belirli şirketlere (Royal Exchange Insurance Corp. ve London Insurance Corp.) sigortacılık yapma hakkı tanınmış idi. Bu iki özel izinli şirkete sigorta yaptırmak istemeyenler ve bu iki şirketin sigorta piyasasında tekel olmaları nedeniyle belirledikleri elverişsiz sigorta koşullarını beğenmeyenler kendi rizikolarını karşılıklı olarak güvence altına almak amacıyla birleşerek ve anılan yasaya da aykırılık yaratmamak amacıyla "Klüp" ünvanını kullanarak bu kurumları oluşturmuşlardır[136]. Gerçekten de bu devirlerde gemi sahiplerinin gemide taşınan yolculara karşı sorumlulukları sınırsız iken uygulamadaki tekne sigorta poliçelerinde sigortacının sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlı idi. Keza İngiliz sigorta uygulamasında çatma halinde uygulanan 'running down clause' olarak adlandırılan "çatma

---

135 Ayrıntılı bilgi için bak.Hazelwod S.J., P and I Clubs Law and Practice, 2.Ed. Londra, 1994, Grime R., 1978, sf.255-256; Maraist F.L., 1992, sf.114-117.

136 bak.Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.211.

klozu" na göre sigorta kapsamı 3/4 oranındadır. Yani 1/4 oranında sigorta dışı çıkar söz konusudur. İşte donatanların tekne sigortası poliçesine girmeyen sorumluluklarının güvence altına alınması için bu klüpler kuruldu. Öte yandan bu kuruluşlar donatanlar tarafından ortak çıkarların sağlanması için bir araya gelen kişiler sıfatıyla kurulduklarından dolayı da ayrıca klüp ismini taşımaktadırlar. Bu klüpler kâr amacı gütmeyen karşılıklı sigorta niteliğindedir. Bu nedenle bu klüplerden yararlanan donatanlara sigortalı değil "üye" ve bunların ödedikleri bedele de prim değil "aidat" denilmektedir. Kurulan bu klüpler 1862 tarihli İngiliz Şirketler Kanununun (Companies Act 1862) yürürlüğe girmesinden sonra gelişerek limited şirketler biçiminde örgütlenmeye başlamışlardır. 1906 tarihli İngiliz Sigorta Kanunu (Marine Insurance Act) prim karşılığı yapılacak sigorta işlemlerine uygulanmak üzere çıkartılmış ise de bu Kanunun 85. maddesi hükmüne göre prime ilişkin kurallar dışında Kanun karşılıklı sigortalara dolayısı ile klüplere de uygulanabilmektedir.

Bugün bütün dünya ülkelerinde, gemi sahipleri ve donatanlar sağlanan güvencelerden yararlanmak için klüplere üye olmaktadırlar. Amerika, Japonya ve İskandinavya'dakilerin yanısıra klüplerin büyük çoğunluğu İngiltere'dedir. Son yıllarda Yunanistan da bir klüp oluşturma gayreti içine girmiştir. Türkiye'de bu anlamda klüp bulunmamaktadır. Yabancı klüplerin temsilcilikleri vardır. Türkiye'deki donatanlar da bu yabancı klüplere üye olabilmekte ve güvencesinden yararlanabilmektedir. Sigorta Murakabe Kanunu bu olanağı sağlaması amacıyla donatanlara Türkiye dışında klüp sigortası yaptırmalarına izin vermiştir.

Büyük çoğunluğu limited şirket olan klüpler üyeler arasından seçilen yöneticiler kurulu tarafından yönetilirler. Bu yöneticiler kurulu genellikle 6 ayda bir toplanarak aidatların toplanması, taleplerin karşılanması gibi konuları belli esaslara bağlarlar. Her klübün üyelerce uyulması zorunlu kuralları (rules) bulunmaktadır. Üyeler bu kurallara uydukları sürece klüp olanaklarından yararlanırlar. Klüplerin ayrıca merkez kuruluşları, profesyonel yönetim kadroları ve hukuk

servislerinin yanısıra büyük ve önemli klüplerin dünyanın bütün büyük limanlarında temsilcilikleri bulunmaktadır.

Klüpler üyelik bakımından dünyanın bütün donatanlarına açıktır. Bu konuda uyruk farkı gözetilmemektedir. Yeter ki üye olan donatanlar klüp kurallarına uysunlar. Klübe üye olan donatanlara bir giriş belgesi (certificate of entry) ve sigortadan yararlandıracağı her bir gemisi için de bir sertifika verilir. Donatan her bir gemisi için ayrı aidat öder. Bu aidat ödenmesinde iki sistem vardır: Birinci sisteme göre yıllık aidatın büyük bir kısmı yıl içinde ödenir, kalan kısmı da iki ya da üç yıl sonra yapılan kesin ödemelere göre hesaplanır. İkinci sistemde ise her geminin tonajına göre belirli bir miktar ödenir, ancak zaman içerisinde kayıtlı tonajların miktarına göre yapılan hesaplara göre belirlenen fark üyeden ayrıca istenir[137].

Belirttiğimiz gibi klüp sigortalarını amacı üyelerine olağan sigorta poliçelerinin güvencesi dışında kalan rizikoların karşılanmasıdır. Klüplerin karşıladığı rizikoların belli başlı olanları şunlardır[138]:

1- Gemi adamlarının yaralanması, ölümü ve hastalanması nedeniyle doğan hastane masrafları, ilaç paraları, cenaze masrafları, kaybolan eşyaları, ülkelerine geri gönderme masrafları ve buna neden olan olaylar dolayısı ile ödenecek tazminatlar.

2- Yolcuların cismani zararları ya da ölümleri nedeniyle ödenilecek tazminatlar.

3- Çatma sonucu diğer gemi ve bu gemideki eşya ve malların uğrayacağı zararın dörtte birini geçen kısmı.

4- Çatma sonucu diğer gemide bulunan insanlar için ödenilecek tazminatlar.

---

137 Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.212.

138 bak.Helmis J., 1955, sf.140; Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.212; UK. P & I Club Rules, 1994; West of England P & I Association Rules, 1994.

5- Gemi tarafından iskeleler, rıhtımlar, dalgakıranlar, havuzlar, şamandıralar ya da diğer sabit cisimlere verilen hasarlara ilişkin tazminatlar.

6- Kılavuz ve istifçiler ya da gemi üzerinde veya çevresinde çalışan diğer görevlilere karşı olan sorumluluk tazminatları.

7- Geminin neden olduğu deniz kirlenmesi zararlarından doğan tazminat ve cezalar.

8- Gemide bulunan yük dışındaki eşya için ödenecek sorumluluk tazminatı.

9- Enkaz kaldırma, yer değiştirme masrafları.

10- Karantina masrafları.

11- Yükün hiç teslim edilmemesi ya da eksik ve hasarlı olarak teslimi ya da yükün karışması nedenleriyle doğan yük zararları.

12- Gemideki insanların hayatlarının kurtarılmış olması nedeniyle üçüncü kişilerce talep olunup da tekne sigortası kapsamı dışında kalan ödemeler.

13- Yükün tevdii veya satılması masrafları.

14- Olağan sigorta poliçesi dışında kalan müşterek avarya katılma payları.

15- Kurtarıcılara ödenecek özel tazminat yükümlülükleri.

16- İşgüvenliği, gümrük, kaçakçılık, çevre koruma ve göçmenlik mevzuatına aykırı davranış nedeniyle mahkum olunacak para cezaları.

17- Yukarıdaki tüm hususlar nedeniyle doğacak uyuşmazlıklarda ve yapılacak girişimlerde söz konusu olacak yargılama giderleri, soruşturma ve tespit masrafları, avukatlık ücretleri ve tüm savunma masrafları ile mahkemeler ya da diğer resmi makamlarca istenilen güvencelerin sağlanması ve bu güvencelerin masrafları.

Klüpler tarafından bu güvence verme sahası genişletilebilmekte ve örneğin grev ve savaş gibi rizikolar da klüp güvencesi altına alınabilmektedir. Hatta sırf grev ya da sırf savaş nedeniyle doğan rizikoların veya sırf kiracıların güvence altına alınabilecek çıkarlarının karşılanması amacıyla özel nitelikte klüpler oluşturulmaktadır.

Klüpler ayrıca donatanların bu durumlarla karşılaşmamaları için almaları gereken önlemler hakkında (loss prevention) çalışmalar yapmakta, eğitim programları düzenlemekte, sirkülerler ve öneri paketleri yayınlamaktadır.

Klüpler arasında da bir karşılıklı koruma sistemi kurulmuştur. İngiltere'deki klüpler ki sayıları 20 civarında olup dünya gemi tonajının %80 ini oluşturmaktadırlar. Bunlar ortak havuz niteliğindeki "London Group Pool" etrafında toplanmışlardır. Bu havuz (pool) belirlenen kurallar çerçevesinde klüplerin reasürörü niteliğini taşımaktadır. Her bir klübe yapılan korunma ya da tazminat istemleri belirli miktarın üzerine çıktığı takdirde bu belirlenen miktarı aşan kısmı havuz (pool) aracılığıyla diğer klüpler tarafından belli oran içerisinde karşılanmaktadır. Böylece klüpler arasında da bir karşılıklılık (mütüalite) ilişkisi kurulmuş olmaktadır[139].

---

139 Kender R.-Çetingil E., 1992, sf.213.

BİBLİYOGRAFYA

ABRAHAMS, H.J. : Das Seerecht, Berlin, 1956 (Abrahams H.J., 1956)

AKINCI, S. : Deniz Hukuku-Navlun Mukaveleleri, İstanbul, 1968. (Akıncı S. 1968)

AKINCI, S. : Türk Hukukunda Gemi İpoteği, Ankara, 1958. (Akıncı S. 1958)

ARIÇ, Ş. : Yargıtay İçtihatları ve Haşiyeli Ticaret Kanunu, İstanbul, 1946.

ARKAN, S. : Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı Sorunlar, Haluk Tandoğan'ın Anısına Armağan, Ankara, 1990.

ARSEVEN, H. : Sigorta Hukuku, İstanbul, 1991.

AYBAY, A. : İngilizce-Türkçe Deniz Ticaret Deyimleri Sözlüğü, İstanbul, 1993.

AYBAY, G. : Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Yargıtay Kararları, İstanbul, 1987. (Aybay, G., 1987).

AYBAY, G.-AKTEN, N. : Türkiye'de Deniz Kazaları, Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Ankara, 1983.

AYBAR, G.-ATAMER, K. : Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, Ticaret Hukuku Ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, VI, Ankara, 1989.

BAŞBUĞOĞLU, T. : Uygulamalı Türk Ticaret Kanunu (Açıklamalar-İçtihatlar), 2.Cilt, Deniz Ticareti-Sigorta Hukuku, Ankara, 1988. (Başbuğoğlu T., 1988)

BARLAS, D. : Yola Hazır Gemilerin İhtiyati Hacze Tabi Tutulamazlığı İlkesi, İBD., 1987, S.4-6.

BECKER, H. : Kommentar Zum Obligationenrecht 2.Bde., Bern, 1941.

BERLINGIERI, F. : Arrest Of Ships, A Commentary On The 1952 Arrest Convention, Londra, 1992.

BEST, J. : Kiralama ve Deniz Nakliyat Terimleri (Çev.Biren F.), 3.Baskı, İstanbul, 1992.

BOZER, A. : Sigorta Hukuku, Ankara, 1981.

BULL, J.W. : An Introduction To Safety At Sea, Glaskow, 1981.

CAPELLE, K.H. : Handelsrecht, 3.Aufl., 1930.

COSACK, K. : Lehrbuch Des Handelsrechts, 12 Aufl., 1930.

ÇAĞA, T. : Deniz Ticaret Hukuku I, Giriş-Gemi-Donatan ve Kaptan, 9.Baskı, İstanbul 1990. (Çağa T., 1990)

ÇAĞA, T. : Deniz Ticaret Hukuku II, İstanbul, 1988. (Çağa T., 1988)

ÇAĞA, T. : Deniz Ticaret Hukuku C.III, İstanbul, 1988. (Çağa T., III, 1988)

ÇAĞA, T. : Devlet Malları Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkı, İBD, 1987, S.-10-12.

ÇAĞA, T. : Teminat Karşılığında Gemi veya Yükün Serbest Bırakılması, BATIDER, Haziran, 1990, C.XV, S.3.

ÇAĞA, T. : Acenta Aleyhine Müvekkillerine İzafetle Açılan Davalarda Sadır Olan İlamların İcrası, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Ankara, 1984.

ÇAĞA, T. : Pişmanlık Navlununa Dair, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, VII, Ankara, 1990.

ÇAĞA, T. : Ticaret Kanunumuzun 822.Maddesinin 2.Fıkrasının 2.Bendi Mülga mıdır?, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, VI, Ankara, 1989.

ÇAKALIR, Y. : Harp Gemilerinin Hukuki Durumu, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, IV, Ankara, 1987.

ÇAKALIR, Y. : Römörkaj Sözleşmesi, Ankara, 1985.

ÇAKALIR, Y. : Zaman Çarteri, İstanbul, 1989.

ÇALIK, A. : Konişmento'ya Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Brüksel Konvansiyonunun Uygulanması İle İlgili Yabancı Mahkeme Kararları, DEÜHFD, S.2, İzmir, 1983.

ÇETİNGİL E, : Müşterek Avaryada Yeni Düzenleme 1974 York-Anvers Kuralları, BATIDER, Aralık, 1982, C.XI, S.4.

ÇETİNGİL, E. : Mukayeseli Hukukta Gemilerin İhtiyati Haczi, İstanbul, 1972. (Çetingil E.,1972)

ÇETİNGİL, E. : Taşıyanın Koli Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara, 1984.

ÇETİNGİL, E. : Türk Hukukunda Deniz Yoluyla Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, İkinci Taşıma Sempozyumu, Ankara, 1985.

ÇETİNGİL, E. : Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler, BATIDER, Aralık, 1992, C.XVI, S.4.

ÇEVİK, : Alman-Türk Hukukunda Müşterek Kusurlu Çatmanın Hukuki Sonuçları, BATIDER, 1964, C.II.

CHORLEY-GİLES : Shipping Law, 8.Baskı, South Hampton, 1988. (Chorley-Giles, 1988)

DENİZ, İ. : Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İstanbul, 1982.

DİNÇER/AYAN/ DOĞRUER/ARIKAN : Türk Ticaret Kanunu, Ankara, 1956.

DOĞANAY, İ. : Türk Ticaret Kanunu Şerhi, 3.Baskı, Ankara, 1990. (Doğanay İ., 1990)

DOĞANAY, İ. : Denizde Yolcu Taşıma Mukavelesi, Yargıtay Dergisi, Nisan, 1976, S.2.

DOUGLAS/GEEN : The Law Of Harbours and Pilotage, Londra, 1993.

EDGÜ, E.-ARVAŞ, N. : Temyiz Mahkemesi Ticaret Dairesi Emsal Kararları, Ankara, 1955.

EGGER, A. : Kommentar Zum Zivilgesetzbuch, Zürich, 1930.

EKENER, H.-ARIEMRE, M.T. : Ticaret Hukuku Notları, 1960.

ELBİR, H.K. : Gerekçeli Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, 1958.

ERİŞ, G. : Açıklamalı Türk Ticaret Kanunu, 3.Cilt Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara, 1990. (Eriş G.,1990)

ESSER, E. : Lehrbuch des Schuldrechts, Karlsruhe, 1949.

FRANKO, N. : Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, VI, Ankara, 1991.

FRANKO, N. : Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti, Ankara, 1992.

FRANKO, N. : Sigorta Akdinde Rizikonun Ağırlaşması, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, IX, Ankara, 1992.

GİERKE, J.von. : Handelsrecht Und Schiffahrecht, 7 Aufl., Berlin, 1955.

GOBİN/WEİPERT/ WURDİNGER : Kommentar zum Handelsgesetzbuch, Berlin, 1963.

GÖKNİL, M.N. : Deniz Ticaret Hukuku, 2.Tabı, Ankara (Göknil M.N.)

GÖĞER, E. : Sonraki Denize Elverişsizlik Halinde Navlun Mukavelesi ve Taşıyanın Mesuliyeti, AD. 1961, S.2.

GÖĞER, E. : Akreditif Muamelesi ve Hukuki Mahiyeti, Ankara, 1980.

GRİME, R. : Shipping Law, Londra, 1978. (Grime R., 1978)

GUHL, T. : Das Schweizerische Oligationenrecht, 3.Aufl., Zürich, 1944.

GÜRSEL, N. : İcra ve İflas Hukuku Tatbikatı, Ankara, 1958.

HAZELWOOD, S.J. : P and I Clubs Law and Practice, 2.Ed., Londra, 1994.

HELMIS, J. : Şerhli ve İzahlı Deniz Sigortaları, İstanbul, 1955.

HİRSH, E. : Ticaret Hukuku Dersleri, İstanbul, 1948.

İZVEREN, A. : Sorgfaltshaftung und Shadenersatpflicht im Dienstvertagrecht, Zürich, 1952.

İZVEREN , A. : Akdi Mükellefiyetlerin İfa Edilmemesi ve Neticeleri, Ad.No.10, 1953.

İZVEREN, A. : İş Hukuku, Ankara, 1974.

KALPSÜZ, T. : Denizaşırı Satışlar (Giriş-Boşaltmada Satışlar), Ankara, 1967. (Kalpsüz T., 1967)

KALPSÜZ, T. : Deniz Ticaret Hukuku-Birinci Cilt (Giriş-Gemi), Ankara, 1971. (Kalpsüz T., 1971)

KALPSÜZ, T. : Gemi Rehni, Ankara, 1.Baskı 1987; 21.Baskı 1990.

KALPSÜZ, T. : Müvekkillerine İzafetle Acentalara Karşı Dava Açılması, BATIDER, 1983, C.XII, S.1.

KALPSÜZ, T. : Avrupa Topluluğunun Deniz Yolu İle Taşımaya İlişkin Mevzuatı, BATIDER, 1991, C.XVI, S.2.

KARAHASAN, M.R. : Mülkiyet Hukuku-Doktrin ve Yargıtay Kararları, İstanbul, 1975.

KARAYALÇIN, Y. : Ticaret Hukuku Dersleri, 2.Cilt, Ankara, 1967.

KARAYAZGAN, A. : Deniz Ticaret Hukuku Alanında Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) Teşbiti, BATIDER, 1991, C.XVI, S.2.

KENDER, R.-ÇETİNGİL, E. : Deniz Ticaret Hukuku (Deniz Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte), İstanbul, 1992. (Kender R.-Çetingil E., 1992)

KENDER, R. : Çatma Hukukunda Harp Gemileri, BATIDER, Aralık, 1986, C.XIII, S.3-4.

KENDER, R. : Harp Gemilerinin Karıştığı Çatmalarda Yetki, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, V, Ankara, 1988.

KENDER, R. : Deniz Ticaret Hukuku Dersleri, Müşterek Avarya, Çatma, Kurtarma-Yardım, İstanbul, 1979. (Kender R., 1979).

KENDER, R. : Sürastarya Parasına İlişkin Bazı Sorunlar, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, VI, Ankara, 1989.

KENDER, R. : Deniz Yolu İle Yolcu ve Bagaj Taşıma Sözleşmesi ve Sigorta, İkinci Taşıma Sempozyumu, Ankara, 1985.

KENDER, R. : Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sigorta İle İlgili Bazı Sorunlar, Eşya Taşıma Sempozyumu, Ankara, 1984

KENDER, R. : Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanların Sorumluluğu, Eşya Taşıma Sempozyumu, Ankara, 1984.

KENDER, R. : Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku, İstanbul, 1973.

KOENİG, W. : Schweizerisches Privatversicherungsrecht, Bern, 1951.

LEONHARD, F. : Allgemeiner und Besonderes Schuldsrecht, 2.Bde., 1929/1931.

McARDLE, A.D. : International Ship Arrest:A Practical Guide, Londra, 1988.

MARAİST, F.L. : Admiralty, Minnesota, 1992. (Maraist F.L., 1992)

MENTEŞ, Y. : Gemi Adamlarının Kurtarma-Yardım Ücreti ve Adalet Kavramı, İstanbul, 1991.

OFTİNGER, K. : Schweizerisches Haftplichrecht BdII, Zürich, 1940/42.

OKAY, M.S. : Deniz Ticaret Hukuku, I, Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki, İstanbul, 1965. (Okay M.S., 1965)

OKAY, M.S. : Deniz Ticaret Hukuku, II, Navlun Mukaveleleri, İstanbul, 1971. (Okay M.S., 1971).

OKAY, M.S. : Deniz Hukukuna Müteallik On Yıllık Temyiz Kararları, İstanbul, 1954. (Okay M.S., 1954)

OKAY, M.S. : Müşterek Avarya Hukukunun Kısa Bir Tarihçesi, İHFM, C.24, 1969.

OKÇUOĞLU, Y. : Yargıtay Kararları ve Karşıoylarım, Ankara, 1991.

OSER/SCHÖNENBERGER : Kommentar zum Obligationenrecht, Zürich.

ÖZTAN, F. : Sigortalı Malın Sahibinin Değişmesi, Ankara, 1971.

ÖZER, S. : Akreditif ve Hukuki Niteliği, İstanbul, 1991.

PLANDT : Kommentar zum Burgerlichen Gesetzbuch, 10.Aufl. Berlin, 1953.

PLANİTZ, H. : Grundige Das Deutschen Privatrechts, Berlin, 1940.

POWER, V. : EC Shipping Law, Londra, 1992.

PRAUSE, F. : Das Rechts Das Schiffkredits, Berlin, 1954.

ROBERT de SMET : Deniz Sigortaları (İngiliz Hukuku), Çeviren:Fehiman Tekil, İstanbul, 1971.

RODİERE, R. : Droit Maritime, Paris, 1963. (Rodière R., 1963)

SCHLEGELBERGER-GESSLER/HEFERMHEL/HİLDEBRAND/SCHRÖDER : Handelsgesetzbuch (Kommentar), 3.Aufl., Berlin, 1955-1957.

SCHLEGELBERGER/LİESECKER : Seehandelsrecht (Kommentar), Berlin, 1959.

SOHM, R. : Institutinnen Geschichte und System Das römischen Privatrechts, 17.Aufl., 1926.

SÖZER, B. : Barınma Müşterek Avaryası, MHAD, 1971, S.8.

SÖZER, B. : Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Bulundurmak Borcu, Ankara, 1975. (Sözer B., 1975)

STAUFFACHER, W. : Schweizerisches Obligationnenrecht mit Anmerkungen Zürich, 1937.

TARHAN, T. : Incoterms 1953 (Ticari Terimlerin Tefsiri İçin Beynelminel Kaideler), Ankara, 1959.

TEKİL, F. : Türk Hukukunda Müşterek Avarya, İstanbul, 1965. (Tekil F., 1965)

TEKİL, F. : Deniz Hukuku, İstanbul, 1988 ve 1993. (Tekil F., 1988 ve 1993)

TEKİL, F. : Deniz Hukukuna Giriş, İstanbul, 1986.

TEKİL, F. : Deniz Hukuku Terimleri, İstanbul, 1985.

TOLUN, O. : Banka ve Borsa Hukuku, Ankara, 1950.

TOLUNER, S. : Milletlerarası Hukuk Dersleri, İstanbul, 4.Baskı, 1989.

TUHR von/SİEGEWART : Allgemeiner Teil Das Schweizerischen Obligationnenrecht, Zürich, 1942/1944.

TUOR, P. : Das Schweizerische Zivilgesetzbuch, Zürich, 1948.

UZEL, M. - UĞUR, R. : Meri Deniz Mevzuatı, İstanbul, 1955.

ÜLGENER, M.F. : Bekleme Sürelerinin Başlangıcına Dair Bazı Hukuki Sorunlar, BATIDER, 1991, C.XVI, S.2.

ÜLGENER, M.F. : Sürastarya Süresi ve Ücreti, Ankara, 1993.

ÜLGENER, M.F. : Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar Bakımından Ticaret Kanunumuzun 1230 uncu Maddesinin 7, 8 ve 9 uncu Bentleri Hükümlerinin Değerlendirilmesi, İBD, 1987,S.4-6.

ÜLGENER, M.F. : Zaman Çarterinde Gecikmeden Dolayı Donatanın Sorumluluğu (Off Hire Klozu), BATIDER, 1990, C.XX, S.3.

ÜLGENER, M.F. : Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul, 1991. (Ülgener M.F., 1991)

ÜLGENER, M.F. : Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu, İBD, 1987, S.1-3.

WERNER, A.R. : Traite de Droit Maritime General, Geneve, 1964. (Werner A.R., 1964)

WÜSTENDÖRFER, H. : Neuzetliches Seehandelsrecht, Tübingen, 1950. (Wüstendörfer H., 1950)

YAVAŞCA, C. : Deniz Ticaret Hukuku, Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları, İstanbul, 1993.

ZEVKLİLER, A. : Konişmento, Mahiyeti ve Diğer Emtea Senetlerinden Farkları, İmran Öktem'e Armağan, Ankara, 1970.

KAVRAM ENDEKSİ

- A -

Abordage : 371
Acentalık : 335
Ad valorem navlun : 257
Affrétement : 164
Agraunding : 427
Alman Ticaret Kanunu (1861 t.) : 3, 8, 73
Alman Kıyı Kurtarma Yardım Tüzüğü : 385
Always afloat clause : 186 dn.82
Ambargo : 274
An Act To Codify The Marine Insurance : 410
Andlaşmalar : 12
Arrived ship : 186
At or of port clause : 186 dn. 82
Atina Konvansiyonu : 285
Avarie grosse, commune : 345
Avarie particulière : 355
AVARYA
Barınma -larında yük, yakıt ve komisyoncunun yükleme ve boşaltma masrafları : 354
Fevkâlade -da kasdî unsur :350
Hususî - kavramı : 355
Hususî -ya dahil olmayacak zararlar : 358, 359
Hususî -ya normal ve fevkâlade masrafların girmemesi : 357
Hususî -da zararın kaza sonucu doğma şartı : 356,357
Müşterek - : 7, 345, 346
Müşterek - garamesi : 351, 352
Müşterek - hallerinin mahdut olmaması : 352
Müşterek Avarya Kurumu :346
Müşterek - masrafları :259, 355
Müşterek -da barınma limanı masrafları : 354
Müşterek -da barınma limanına giriş ve çıkış masrafları : 354
Müşterek -da dava zaman aşımı : 370
Müşterek -da denize yük vesairenin atılması : 352
Müşterek -da donatanın onarım ve yenileme masrafları : 360
Müşterek -da donatanın tazminat hakkı : 360
Müşterek -da faydalı netice şartı : 351
Müşterek -da fevkalade fedakarlık unsuru : 350
Müşterek -da garameye katılma borcu : 361, 362
Müşterek -da garamaye katılmaya mecbur olanlara karşı

tazminat hakkı : 362, 363
Müşterek -da geçici onarım masrafları : 354, 355
Müşterek -da gemi adamının kusuru : 349, 351
Müşterek -da gemi alacaklısı hakkı : 363
Müşterek -da geminin hafifletilmesi : 352
Müşterek -da geminin limandan ayrılması : 365
Müşterek -da geminin savunulması ve kurtarılması : 355
Müşterek -da geminin yüzdürülmesi : 353
Müşterek -da gemiyi ve yükü kurtarma gayesi şartı : 350, 351
Müşterek -da güvence verilmesi : 365
Müşterek -da hasara uğrayan geminin yedekte çekilme masrafları ve varma limanına ait fevkalade masraflar : 354
Müşterek -da ihtiyati haciz talep hakkı : 366
Müşterek -da kanuni garantiler : 364
Müşterek -da kanuni rehin hakkı : 362, 363, 264, 365
Müşterek -da kaptan ve donatanın şahsi sorumluluğu : 365
Müşterek -da kaptan ve gemi adamlarının fazla mesai ücreti : 352
Müşterek -da karaya oturmuş gemi : 352, 353
Müşterek -da kusur : 349
Müşterek -da masrafların paylaştırılması : 351
Müşterek -da müşterek sebep şartı : 349
Müşterek -da navlun kaybından zararın tazmini : 361
Müşterek -da para temini : 355
Müşterek -da tehlike birliği : 349
Müşterek -da tehlike şartı : 348, 349
Müşterek -da verilen güvence türleri : 366
Müşterek -da yakıt yerine kullanılan eşya : 354
Müşterek -da yangının söndürülmesi : 353
Müşterek -da yolculuğun uzaması dolayısıyla kaptan ve gemi adamlarının masrafları : 354
Müşterek -da York-Anvers Kurallarına göre yükün ihracı : 354
Müşterek -da yük alacaklısı hakkı : 363, 364
Müşterek -da yük ve geminin uğradığı zararlar : 353
Müşterek -da yük, yakıt, depo ve sigorta masrafları : 354
Müşterek -da yükün kaybından doğan zararın tazmini : 360, 361
Müşterek -da zararların paylaşılması : 359, 360

- B -

BM Ticaret ve Kalkınma Örgütü (UNCTAD) : 347
Bagaj ve eşya kavramı : 288
Bagaj ve eşyada ücret ödenmemesi : 288

Bağlama limanı : 33
Bahri müsademe : 371
Baltime : 172
Bare-boat charter : 168
Bayrak hakkı : 27, 29
Elverişli bayrak : 34 dn.63
Befrachter : 164
Bekleme süresi : 200
Bekleme süresinde ihbar : 189
Bekleme süresi ihbarının şekle bağlı olmadığı : 189
Bekleme süresine eklenecek günler : 190
Bekleme süresinin hesaplanması : 190
Bekleme süresinin noterlikçe tespiti : 189
Bekleme zorunluluğu bulunmayan haller : 191, 192
Belgeli akreditif : 299
Besondere Haverei : 355
Bey'i ticari : 295
Bill of loading : 212
Nama yazılı biletlerle taşıma hakkı : 290
Bimco : 214
Bimco Standart Bare-Boat Charter-Barecon : 172
Boğazlar ve Marmara Bölgesinin Trafik Düzeni Hakkında Tüzük : 372
Bondmerei : 325, 329
Booking note : 172
Bord.Od : 214
Bottomry : 325
BOŞALTMA
-da süre uzatımı tazminatı : 208
Kısmî seyahat çarterinde - : 199
- masrafları : 205
- masraflarının aidiyeti : 205
- masraflarının borçlusu : 205
-nın mutlak günde bitmesi şartı : 207, 208
Navlun sözleşmesinde - : 275
Yükletenin - yerini seçme (option) hakkı : 204
- safhasında bekleme süresi : 207
- süresi : 187
- süresinin adetlere göre belirlenmesi : 206
Boşaltma yerine göre - süresi : 206
Tam çarterde - süresi : 206
- süresi ücreti : 206
- süresinin sözleşme ile belirlenmesi : 206

-da süre uzatımı tazminatı : 208
- ve istif : 190
- yerinde teslim şartı ile satış : 295, 301, 302
- yerinde teslim koşuluyla satış ile FOB ve CIF satış : 301-321
- yerinde teslim koşuluyla satışın hukuki niteliği ve özellikleri : 301
Broker : 171
Breach of contract : 193
Brüksel I, mad.1 : 403
Brüksel Anlaşması (23.9.1910) : 372, 373
Brüksel Konferansı : 383, 384, 385
Brüksel Konvansiyonu (10 Nisan 1921) : 174

- C -

Cancelling clause : 186 dn. 82
C.F. (cost and freight) : 300
C.I.F. : 300, 302 ve bakınız satış
C.M.I. : 347
Captain Bill of Lading : 215, 232
Carta Partita : 171
Carrier : 164
CAYMA
Eşya taşıma sözleşmesinde - hakkının kullanılması : 269
Eşya taşıma sözleşmesinde - hakkının sona ermesi : 267
Eşya taşıma sözleşmesinde kamu tasarrufu sebebiyle - : 267
Eşya taşıma sözleşmesinde yolculuk başlamadan - : 268
- hakkı : 265
- hakkında sürastarya ödeme şartı : 195
- halinde masraf talep hakkı : 197, 198
- halinde sürastarya ücreti :
- halinin sözleşme ihlali olmadığı : 193
Kısmi -ların mümkün olmaması : 194
Kısmi çarterde sözleşmeden - : 198, 199
Kısmi çarter veya kırkambar sözleşmesinden - : 276, 277
Kısmi çarter sözleşmesinden -da navlun borcu : 199
Çarter sözleşmesinde yolculuk başlamadan - : 193
Çarter sözleşmesinde yolculuk başladıktan sonra - : 195, 196
Taşıtanın sözleşmeden -sı : 193
Taşıtan tarafından yük verilmemesi halinde - : 197
-nın anlamı : 194
-nın sonuçları : 197
Yolculuk başlamadan - : 292
Yolculuk başlamadan yolcunun -sı : 292

Yolculuk sözleşmesinden yolculuk başlamadan önce - : 292
Chargeur : 164
Charterpartie : 171
Charterer : 164, 168
Chambre de Commerce Internationale : 300
Clean Bill of Lading : 280
Colreg 0 373
Collision at sea : 371
Congenbill : 214
Collision : 427
Connaissement : 212
Consolat del Mar : 7, 326
Contrat de passage (yolcu taşıma sözleşmesi) : 285
Contract of passage : 285
Credit documentaire : 299
C.I.F. (Cost Insurance Freight) : Bakınız Satış

- Ç -

ÇATMA
- klozu : 449, 450
- sebebiyle navlundan mahrumiyet : 381
-da umulmayan hal ve mücbir sebep : 376, 377
-da donatanın rücu hakkı : 378, 379
-da ihtiyari kılavuz istihdamı halinde kusur : 380
-da kılavuz kusuru : 380
-da kusurun belirlenmesi : 377
-da ortak kusur : 378
-da ortak kusur dolayısıyla müteselsil sorumluluk : 378
-da tek taraflı kusur : 377
-da teknik kusur (deniz kusuru) : 377, 378
-dan doğan tazminat : 380
-dan doğan davalarda zaman aşımı : 382
-dan doğan tazminat davaları : 381, 382
-dan donatanın sınırlı ayni sorumluluğu : 381
Kusursuz - : 376
Ortak kusurlu -da zaman aşımı : 382
Uzaktan zarar verme veya dolayısıyla - : 375

ÇARTER
Kısmi -de taşıma halleri : 275, 276
Yolculuk (sefer) -i : 167, 168
Zaman -i : 167

- sözleşmesi : 169, 171, 172, 187
- konusu : 167
-nde fio veya fios kaydı : 190
-nde geminin yüklemeye hazır olması : 177
-nde kiracı : 168, 169
-de navlunun belirlenmesi : 256
Kısmi -nde teslim : 211
Kombine sefer için -i : 196
Çıplak Kiralama : 168

- D -

de jactu : 246
Déchargement : 204
Demurrage : 187
Demise charter : 168
Deniz adamlarının çalışma ilişkisi : 149
DENİZ
- adetleri : 6
- Andlaşmaları : 12, 13, 14, 15
- aşırı alım ve satım : 166
- aşırı satış ve deniz ödüncü : 161
- aşırı satışlar : 295, 299, 300, 301
-da komisyonculuk : 339
- aşırı satış komisyonculuğu : 339
-nda komisyoncunun yükümlülükleri : 339, 340
-unda basiretli iş adamı gibi hareket borcu : 340
-unda hapis hakkı : 340
-unda ücret hakkı : 340
- aşırı satış sözleşmeleri : 296
-nin konusu : 296, 297
-nin özellikleri : 296
-nin ticari sözleşmesi niteliği : 295
- Ceza Hukuku : 3
- Devlet Hukuku : 3
- İdare Hukuku : 3
- İş Kanununun ademi uygulaması : 152, 153
-nun uygulama alanı : 152, 153
- İş Sözleşmesi : 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159
-nde fazla mesai ücreti : 155, 156
-nde gemi adamlarının hakları : 155
-nde gemi adamlarının iş süresi : 155
-nde gemi adamlarının sorumluluğu : 154, 155

-nde gemi adamlarının ücretten başka diğer hakları : 156
-nde ücretin belirlenmesi : 155
-nde özen borcu : 154
-nin feshi : 156, 157
-nin feshinin sonuçları : 157, 158
-nin içeriğinde serbesti esasları : 154
-nin süresi : 154
-nin önelsiz ve ihbarsız feshi : 158
-nin şekle bağlılığı : 153
-nin uzatılması : 154
- Kamu Hukuku : 3
- kanunları : 15, 16
- kazalarında zaman aşımı : 289
- Özel Hukuku (deniz ticaret hukuku) : 3
- rizikosu : 411, 412, 413, 414, 415, 416, 419, 420, 422, 423
- rizikosunun sebepleri : 425, 426
- rizikolarında istisnalar : 426
- serveti : 402
- sigortalarının niteliği : 407
- sigortalarında riziko : 407, 408, 409
Deniz Ticaret Hukukunun Kaynakları : 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17
- tüzükler : 16, 17
- yönetmelikler : 17, 18
Denizde Mal Ve Can Kurtarma Hakkındaki Kanun : 286
DENİZ ÖDÜNCÜ
-nde borcun ödenmesi : 332
-nde alacaklının avaryaya iştirak etmemesi : 332
-nde geminin bağlama limanı dışında olma şartı : 327
-nde rehin durumu : 325
-nün konusu : 326
-nün şartları : 327, 328, 329
-nde şekil şartları : 329
-nde şekle riayetsizliğin hükmü : 332
-nde yolculuğun başlamamış kısmı için navlun
ödememe şartı : 328, 329
-nde yolculuk sırasında ilgililerin çıkarlarını koruma şartı : 327, 328
-nde zorunluluk hallerinin belirlenmesi : 330
-nde zorunluluk hallerinin belgelenmesinde yetki : 330
Donatanın - yapma hakkı : 326
- şartlarında alacaklıya prim temini : 329
Yükle ilgili şahısların - yapma hakkı : 326
-nde alacaklının rehin hakkı : 333

-nde alacaklının merhun şeylere ve ihtiyati haciz koyma hakkı :332, 333
-nün emre düzenlenmesi : 330
-nde faizin başlangıcı : 331
-nde kaptanın merhunu koruma borcu : 334
-nde merhun yükde iyiniyetin rolü : 333
-nde merhun yükte suiniyet : 333
-nde müteaddit nüshalar : 332
-nde rehinli alacaklı : 232
-nde rehin isteminin içeriği : 333
-nde vadenin belirlenmesi hali : 331
-nde yolculuktan vazgeçme : 333, 334
-nde yüksek prim rizikosu : 332
-nün karz niteliği : 325
-nün içeriği : 330
-nün şekle bağlılığı : 330
DENİZ TAŞIMA İŞLERİ KOMİSYONCULUĞU
- komisyoncusunun halefiyet hakkı : 341
- komisyoncusunun hapis hakkı : 340
- komisyoncusunun rücu hakkı kaybı : 340, 341
- komisyoncusunun talep hakkında zaman aşımı : 341
- komisyoncusunun "tedbirli tacir" mecburiyeti : 340
- komisyoncusunun ücret hakkı : 341
- komisyoncusunun ücret miktarı : 340
Deniz Ticaret Kanunu (1854 tarihli) : 9
Deniz Ticaret Kanunu (20.5.1929 tarihli) : 9
DENİZ TİCARET SÖZLEŞMESİ
-nde acentalık : 160
-nde kılavuzluk : 160
-nde simsarlık (broker'lik) : 160
-nde ücret karşılığında gemi çekme veya kurtarma ve yardım : 160
DENİZ TİCARETİ
-nde eşya ve yolcu taşıma : 160
-nde eşya ve yolcu taşıma sözleşmesinin niteliği : 160, 161
DENİZ TİCARETİ ACENTALIĞI
-nda acenta aleyhine karar alınmaması : 338
-nın aktif ve pasif dava hakkı : 338
DENİZ TİCARETİ TELLALLIĞI (BROKER'LİK)
- tellalının fonksiyonu (aracılık) : 336
Deniz Usul Hukuku : 3
Denizcilik Sigortaları Birliği (IVMI) : 347

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanun (DCMK) : 372, 384
Denizde Çatmayı Önleme Uluslararası Kuralları : 373
Denizde Kurtarma ve Yardım : 383
Denize elverişlilik belgesi : 172, 175
Devlet Gemilerinin Muaflığına Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi İçin İmzalanan Milletlerarası Anlaşmaya Ek Protokol (Brüksel I) : 373, 374, 375
Deutsche Starndunsurdunung : 385
Déviation/Déroutement yasağı : 292
Deviation Clause : 204
Discharge : 204
Dispache : 367
Dispache average adjustement : 267
Dispacheurs : 367
Dispatch money (prim de vitesse) : 187
DİSPEÇ
- usulü (tahkim niteliği) : 369
-in kaptan tarafından varma limanında yaptırılması : 367, 368
-in mahkemeden onayını talep hakkı : 369, 370
-in paylaştırma planı niteliği : 369
-in yapılacağı liman : 365, 366
-in yapılması hususunda dava hakkı : 368
-inin fonksiyonu : 368
-inin fonksiyonunun niteliği (tahkim) : 368, 369
-te paylaştırma planı : 368, 369
Dokerler : 341
DONATAN
Amerikan kıymet sisteminde -ın sorumluluğu : 108
Fransız abondon sisteminde -ın sorumluluğu : 107
İngiliz sisteminde -ın sorumluluğu (belli miktarda sorumluluk): 107
İtalyan sisteminde -ın sorumluluğu : 109
- sıfatının hukuki niteliği : 97
- nın çevre kanununa göre sorumluluğu : 110
-ın "den" sorumluluğu : 109
-ın deniz hukuku hükümlerine göre sorumluluğu : 110
-ın genel hükümlere göre sorumluluğu : 110
-ın sorumluluğu : 101, 102, 103, 104
-ın sınırlı sorumluluğu : 105, 106
-ın sınırlı ayni sorumluluğu (mahdut ayni mesuliyet) : 109
-ın sınırlı kişisel sorumluluğu (mahdut şahsi mesuliyet) : 109
-ın tacir sıfatı : 99
-ın tanımı : 97

-ın tanımı ve hukuki niteliği : 112
-ın yükle ilgili şahıslara karşı sorumluluğu : 239
-ın yüklemeye hazır bulunması : 177
Ortak -lar : 33
DONATMA İŞTİRAKİ
-nde bırakma hakkı : 116
-nde fesih sebepleri : 125, 126, 127
-nde iştirak payının terkini : 118, 119
-nde kâr ve zarar : 117, 118
-nde kişisel (sınırsız) sorumluluk : 118
-nde ortağın sorumluluğu : 118
-nde ortaklar arasında iş ilişkisi : 115, 116
-nde payın devri ve silinmesi : 119, 120
-nde uygulanacak hükümler : 124
-nin borçları : 123
-nin dış ilişkileri 0 122
-nin feshi : 125
-nin gemi siciline kaydı : 115
-nin tarihçesi : 111
-nin ticaret şirketi ve tüzel kişiliği bulunmaması : 115
-nin unsurları : 112, 113, 114
-nin yönetimi : 116
Duty paid : 300

- E -

EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ
-nden cayma : 267, 268, 269, 279
-nden cayma hakkının kullanılması : 269
-nde emredici kurallar : 277, 278
-nden kamu tasarrufları sebebiyle cayma : 267
-nde özel klozlar : 277
-nin cayma hakkı ile sona ermesi : 267
-nin kısmen hükümden düşmesi : 271, 272
-nin sona ermesi : 265
-nin umulmayan hal sebebiyle sona ermesi : 266
-nin yolculuk başlamadan sona ermesi : 265, 266, 267
-nin yolculuk başlamadan kanun gereği sona ermesi : 265
Exercitor navis (donatan) : 97
Ex ship : 300, 301
Ex quay : 300, 301
Ex works : 300

- F -

Faenus nauticum : 6, 408
FAS (Free alongside ship) : 165, 180
Fernschadigungmittelbarer Zusammenstoss : 375
Frèt : 256
Fauxfret : 193
Fehlfracht : 193
Fio veya Fios : 180, 190
Fixing letter : 171
Flag of convenience : 34 dn. 63
F.O.B. (Free on board) : 165 ve bakınız satış
Fortune de mer : 402
Fracht : 162, 164, 256
Frachtvertrag : 162
Fransız Ticaret Kanunu (code de commerce) : 8, 9
Frautfracht : 193
Free turn clause : 186 dn. 82
Freihter : 164, 256
Fret : 164

- G -

GEÇİCİ MAKBUZ
-un tedavül kabiliyetinin bulunmaması : 216
Yükletene verilen - : 216
GEMİ
- açık sicili (open register) : 34
- adı : 32
- alacaklısı : 290
Birden fazla kişinin -de mülkiyeti : 71
Birlikte - ipoteği : 72, 73, 74
- çatması : 371, 372
- demirbaşı : 62
Denize, yola ve yüke elverişli - : 173, 174, 175
Devlet -si : 24
-nin hareket zamanının ilanı : 291
İnşa halinde - : 68, 69, 73, 76
İnşa halinde -ye mahsus sicil (yapı sicili) : 44
İnşa halindeki -ye mahsus sicile tescil şartları : 44, 45, 46, 68
İnşa halindeki -ye mahsus sicilden terkin : 46
İnşa halinde -lerde mülkiyet hakkı : 68
İnşa halinde -de umulmayan hallerde hasar : 68
Kararlaştırılmış olan - : 178

- kiralama : 294
- intifa hakkı : 94
- kaydının silinmesi : 85
- kenarında teslim : 180
- maliki : 97
- müdürü : 120, 121, 122
- mülkiyeti hakkı : 50, 52, 53, 54, 57, 67
- mülkiyetinin intikali : 57, 58, 60
- mülkiyetinin kaybı : 70, 71
- mülkiyetinin zaman aşımı ile kazanılması : 69, 70
Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Tahdidi ve Konişmentoya Müteallik bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında 1926 tarihli Milletlerarası Sözleşme (Brüksel III) : 373
Sahipsiz - : 72
Sefere elverişli - : 177
Yapım halinde -lere mahsus özel sicil : 92
- satışı : 61
- satış sözleşmesi : 62
- satışında ayıplardan tekeffül : 63, 64, 65
- satışında ayni teminat : 64, 76
- satışının feshi : 65
- tasdiknamesi : 30
- teferruatı : 22, 23, 61, 62, 81, 399
Tezgahta inşaat halinde -de hasar : 68
Ticaret -si : 175
- üzerinde intifa hakkı : 94, 95
- üzerinde rehin hakkı : 72, 73
Yola elverişli -nin yola başladıktan sonra yola elverişsizliği : 174, 175, 176
Yüke elverişli - : 175
- zabitleri : 150
-de ayni haklar : 53
-de cebri icra : 56, 57
-de inşaat 0 67, 68
-lerin Tonilatolarının Ölçülmesi Hakkına Londra (Tonnage) Andlaşması : 174
-nin başlangıçtaki elverişlilik : 176
-nin belirli bir limanda kalma zorunluluğu : 271
-nin hareket zamanı : 291
-nin hareket zamanının ilanı : 291
-nin harekete geçmesinde teamül : 291
-nin hareket veya varma süresinin belirlenmesi koşulu : 306

-nin hukuki unsurları : 21, 22
-nin menkul vasfı : 51
-nin müsaderesi : 57
-nin mütemmim cüzü: 52
-nin mütemmim cüz veya teferruatı : 22, 23, 81
- Sicili Nizamnamesi : 35
-nin sicile tescili : 51
-nin sicilde tescilde talep unsuru : 36
-nin sicilden terkini (silinmesi) : 41
-nin sonraki elverişlilik : 176
-nin sigorta alacaklıları : 86
-nin süre dolmadan yola çıkması : 192
-nin tabiyeti : 27
-nin tahsis yönünden değişmesi : 26
-nin ulaşmasına dair süre : 306
-nin ulaşma süresinin mahkemece tayini : 306
-nin yolculuk sırasında onarılması : 273, 293, 294
-nin yüklemeye hazır bulunması : 177
-nin zorunlu rotadan ayrılması : 272, 273
-ye kararlaştırılan eşyadan başka mal yüklenmesi : 178
Malların yükletildiği veya yükletileceği -nin belirlenmesi : 305
Ticaret -si kavramı : 26
Ticaret -sinde kâr unsuru : 24
Türk -si vasfının kaybı : 72, 73
GEMİ ADAMI
- cüzdanı : 150
- kavramı : 149, 150
Güverte sınıfı - : 150
Makine sınıfı - : 150
- olarak tayfa sınıfı : 151
Yabancı -nın yurt dışına dönüş masrafları : 159
Yardımcı sınıf - : 150
- yeterlilik belgesi : 150
- yönetmeliği : 150
-na iaşe borcu : 156
-ından sorumluluk : 245
-nın bağlama limanına iade masrafları : 158, 159
-nın barınma hakkı : 156
-nın çalışma ilişkisi ve Deniz İş Kanununun uygulama alanı : 151, 152, 153
-nın hakları : 155
-nın sözleşmesinin sona ermesi : 156

-nın sözleşmesinin uzaması : 156
-nın ücreti : 155
-nın yıllık ücretli izin hakkı : 156
GEMİ ALACAKLISI HAKKI
Deniz ödüncüne ilişkin - : 397
Donatanın akdedip ifası kaptana düşen akitlerden doğan - : 398
Gemi adamlarının hizmet ve iş sözleşmelerinden doğan - : 397
Gemi adamlarının kusurundan doğan - : 398
Geminin cebri icra yolu ile satılmasından doğan - : 396
Geminin müşterek avarya garame borçlarından doğan - : 397
Geminin seyrüsefer ve liman resimlerinden doğan - : 397
Kaptanın sırf kaptan sıfatıyla hukuki işlemlerinden doğan - : 398
Kılavuz ücreti, kurtarma ve yardım fidye ücretleri ve itiraz masraflarından doğan - : 397
Sosyal mevzuat hükümlerine göre donatının borçları sebebiyle - : 398
-nda cebri icra : 402
-nda cebri icra uygulanamayacak durum : 403, 404
-nda donatının sorumluluğu : 404
-nda ihtiyati haciz : 402, 403
-nda ihtiyati haciz ve iflas : 402
-nda rehin : 399
-nda rehin konusu : 399
- rehninde navlun : 399
-nda rehnin paraya çevrilmesi : 402
-nda gemi ve teferruatı : 399
-nda surrogat : 399
-nda takip muhatabı : 403
-nda takipten müstesna olanlar : 402
-nda yabancı gemilerin haczi : 404
-nın dermeyanı : 401
-nın rehnin paraya çevrilmesi ile sona ermesi : 402
-nda rehnin son bulması : 405
-nın sukutu sebepleri : 401, 402
-nın şahsi hak niteliği : 400
Yolcu ve eşya taşıma sözleşmesinin ademi ifası sebebiyle - : 398
Yük ve bagajın ademi teslim ve hasarından doğan - : 398
GEMİ İPOTEĞİ
Akdi ve kanuni - : 87, 88, 89
- alacaklısının hakları : 82, 83, 84
-nin içeriği : 79, 82
-nin kapsamı : 80, 81, 82

- kavramı : 78, 79
-nin kurulması : 77
-nin konusu : 75, 76, 77
-nin türleri : 74, 87, 88, 89, 90, 91, 92
-nin paraya çevrilmesi : 93
-nin şumülü : 74, 79
Birlikte - : 89
İnşa halinde gemide - : 92
Kıymetli evrak için - : 90
Maximal (azami haddi muayyen) - : 91
Yabancı para ile (döviz şartı) üzerine kurulan - : 90
Yabancı para ile ödenecek borçlarda - : 91
-nde Brüksel Konvansiyonu : 74
-nde gemi malikinin hakları : 84, 85
-nde sigorta tazminatı : 82
GEMİ SİCİLİ
-nde kayıtlı olmayan gemide mülkiyet hakkı : 83
-nde tescil şekli : 36
-nde tescilin gerçeğe uygunluğu : 39, 40
-nde tescil yükümlülüğünün istisnaları : 38
-nden geminin res'en terkini : 41, 43
-ne itiraz : 47
-ne tescil yükümlülüğü : 37
-nin aleniyeti : 40
Gencon : 172, 194
General average : 345
Gönderilen : 166
Gross Havarei : 345
GÜVERTE VE KÜPEŞTE
-ye konan eşyanın garameye iştiraki : 184
- konulacak eşya : 183, 184

- H -

Hamburg Avarya ve Sigorta Kanunu (1731 tarihli) : 409
Hansa teamüli kaideleri : 7

- I - İ -

İngiliz Deniz Sigortası Yasası (Marine Insurance Act):414, 424, 426, 427
Inhalerkonnosement : 225
In regular turn clause : 418
İngiliz Sigorta Yasası : 423, 424, 426, 428, 429, 430, 431, 442

Institut Cargo Clause : 418
Institut Cargo Clause (all Risks) : 411
Institut Cargo Clause (F.A.R.) : 417
Institut Cargo Clause (F.P.A.) : 411
Institut Cargo Clause (extended covers) : 417
Institut Cargo Clause W.An : 417
Institut Time Clause (HUK) : 417
International Law Association : 347
International Chamber of Commerce : 300
International Klausein : 300
International Register : 34
İSTİF
- masraflarının yükleme masraflarından olduğu : 185
Taşıyanın -in yapılmasında dikkat ve özen borcu : 184
İş adamlarının iş ilişkileri : 86
İtalyan Ticaret Kanunu (1882 tarihli) : 9
I.V.M.I : 347

- K -

Kabotaj Kanunu : 286, 384
Kançello Günü (cancelling date) : 175
Kanunlar : 15
Kanunnamei Ticareti Bahriye (1864 t.deniz ticaret kanunu) : 9
KAPTAN
Gemi amiri olarak - : 131
-a Deniz İş Kanunu veya Ticaret Kanununun uygulanma şartı : 146
-ın ceza sorumluluğu : 147
-ın deniz ödüncü yapma hakkı : 376
-ın donatan namına yaptığı kredi sözleşmesi : 139
-ın donatana karşı hukuki sorumluluğu : 147
-ın donatanla hizmet ilişkisi : 132, 133
-ın geçim ve bakım masraflarına istihkakı : 145
-ın geminin bağlama limanında donatını temsil hakkı : 145
-ın geminin denize ve yola elverişliliğini tespit borcu : 134
-ın gemi düzenini temin hakkı : 290
-ın gemi jurnalini tutma yükümlülüğü : 136
-ın gemiyi satışında usul : 140
-ın gizli ve tehlikeli eşyaya ait bilgisi : 193
-ın hakları ve hizmet ilişkisinin sona ermesi : 144, 147, 148, 149
-ın istifin yapılmasında nezareti : 184
-ın işçi sıfatı : 144
-ın kamu hukuku bakımından durumu : 130

-ın kanuni temsil yetkilerini aşması : 140
-ın mesleki ehliyeti : 131
-ın olağan boşaltma yerinde demirleme hakkı : 205
-ın özen borcu : 142
-ın rotadan sapmadaki sorumluluğu : 202, 203
-ın rotayı değiştirme yetkisi : 143
-ın seyahat rotasını belirleme zorunluluğu : 202
-ın sorumluluğu : 146
-ın statüsü : 130
-ın tedbirli olma mecburiyeti : 133, 134
-ın temsil yetkisi : 136, 137
-ın temsil yetkisinin sonuçları : 140, 141, 142
-ın temsil yetkisinin sınırlandırılması : 140
-ın ücret hakkı : 145, 148
-ın üçüncü kişilere karşı sorumluluğu : 126
-ın yetkilerinin sınırlandırılması : 140
-ın yetki sınırlarının üçüncü şahsa karşı dermeyanı : 140
-ın yükle ilgililerin çıkarlarını koruma yükümü : 270
-ın yükle ilgililere karşı hukuki sorumluluğu : 147
-ın yükle ilgilileri temsili : 142
-ın yükümlülükleri : 133
-ın yükü tevdi hakkı : 210
-ın zamanında yola çıkma yükümlülüğü : 135
Kesin vade hali : 191
Kılavuz işleri : 160
KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ (Parça Mal Üzerinde Kira)
- ile taşıma halleri : 275, 276, 277
-nde belgelerin verilmesi yükümlülüğü : 201
-nde boşaltma ve teslim : 211
-nde caymada tam navlun, müşterek avarya, kurtarma ve yardım ödeme borcu : 200
-nde eşyanın teslimi için süre : 201
-nde gönderilenin ilanen daveti : 212
-nde hareket gününün belirlenmesi : 200, 201
-nde hareket gününün mahkemece belirlenmesi : 201
-nde malın teslimi : 257
-nde taşıtanın cayması : 200
-nde taşıtanın gecikmesi : 199, 200
-nde taşıtanın gecikmesinde navlun borcu : 200
-nde taşıtanın veya yükletenin yapması gereken işler : 201
-nde taşıyanın malları bekleme borcu bulunması : 200
-nde taşıyanın sürastarya talep edememesi : 200

Kıyı hukuku, imtiyazı : 381, 383
KLOZ (LAR)
Always afloat - : 280
As order - : 280
At or of port - : 281
Cancelling - : 289
Cesser - : 283
Deviation (Sapma Şartı) - : 282
Exception- (Muafiyet şartı) - : 282
FIO (Free in and out) veya FIOS - : 282
Free on turn - : 281
General average - : 284
Ice (Buz şartı) - : 281
Identitiy of Carrier - (Demise clause/Tayışan sıfatı şartı) : 280
In regular turn - : 281
Insurance (Sigorta klozu) - : 283
Invoice value - (Fatura değeri şartı) : 283
Liens - (Rehin şartları) : 283
Lost or Not Lost - : 283
Negligence - : 279
New Jason - : 283
Off Hire - : 284
Paramount - : 284
Penalty (veya Indemnity clauses) : 279
Reversible zaman - : 281
Safe Port ve Safe Berth - : 280
So Near as - : 280
Strike - (grev şartı) : 282
Unknown - (belli değil şartı) : 282
Wharf - : 282
Wheather in Berth or Not (WIBON) : 280
Wheather Permitting - : 281
Komisyonculuk : 335
KONİŞMENTO
-da fio veya fios kaydı : 180
-da hakkın devri fonksiyonu : 224
-da ihtirazi kayıtların rolü : 230
-da kaptan kopyası : 232
-da marjinal kayıtlar : 220
-da taşıyanın sorumluluğunun ref'i hükümleri : 251
-nun bilimsel bakımdan düzenlenmesi : 222
-nun biçimsel içeriği : 217

-nun borç ve sorumlulukları kaldıramaması : 227, 228
-nun devir fonksiyonunun şartları : 236
-nun emredici hüküm niteliği : 230
-nun hak sahibini teşhis fonksiyonu : 224
-nun hükümleri : 229
-nun içeriği : 216, 217, 218, 219, 220, 222, 228
-nun içeriğinin yanlışlığı : 243
-nun kıymetli evrak niteliği : 222
-nun malı temsil fonksiyonu : 235
-nun malları devretme fonksiyonu : 235
-nun tanzimi : 223, 224, 225, 226
-nun temliki cirosunun sonuçları : 223, 224, 225
-nun teslimi zorunluluğu : 222
-yu tanzim yetkisi : 214
Konnesement : 222
Aktarmalı (karma taşıma -su) : 216
Emre yazılı - : 223
Emre yazılı -da müteaddit yetkilisinin müracaatı : 233
Emre yazılı -da teminat fonksiyonu bulunması : 225
Emre yazılı -da temliki ciro sonuçları : 224
Emre yazılı -da teslim alma yetkisi : 234
Hamiline yazılı - : 225, 226
Malların - hamiline teslimi : 231, 232
Müteaddit - halinde malın teslimi : 232, 233
Müteaddit -da müteaddit hamillerin iddiaları : 233, 234
Nama yazılı - : 225
Nama yazılı -da malların teslimi : 234, 235
Nama yazılı -da tedavül kabiliyeti bulunmaması : 225
Taşıyan/gönderilen ilişkisinde -nun hükümleri : 229, 230
Temiz - : 220
Tesellüm -su : 214, 215, 216, 315
Yükleme -su : 214, 215
Yükleme ve tesellüm -su : 172
Yükletenin talebine ilişkin - : 213
KURTARMA VE YARDIM
Aynı donatanın birden çok gemileri arasındaki yardım : 391
-da Brüksel Andlaşması : 390
-da deniz tehlikesi : 386
-da deniz tehlikesi şartı : 386
-da enkaz kaldırılmasının dahil olmaması : 394
-da geminin mücerret tehlikede bulunması : 388
-da kaptanın açıkça mukavemet etmeme şartı : 388

-da kaptanın ücret payı : 391
-da kurtarma ve yardım hizmeti : 386, 387
-da No cure No pay esası : 389
-da tehlikenin gemi adamına taalluk etmemesi : 387, 388
-da pay cetveli : 392
-da pay cetveli kararının kesinliği : 392
-da ücret anlaşması bulunmaması hali : 390
-da ücret hakkı : 386
-da ücret ilişkisi : 385
-da ücret ve masrafların gönderilenin ödemesi : 393, 394
-da ücret ve masraflardan kaptanın mesuliyeti : 393
-da ücret ve masraftan rehin ve hapis hakkı : 393
-da ücret ve masrafında zaman aşımı : 394
-da ücret şartları : 386
-da ücretin akde istinat etmesi : 389, 390
- ücretinde donatan veya gemi sahibinin müteselsil borçluluk hali : 393
- ücretinin hesaplanması : 390
- ücretinin muhatapları : 392
- ücretinin paylaşılması : 391
- ücretinin paylaşmaya ilişkin hükümlerin amir hüküm niteliği : 392
- ücretinin tenzili : 389
Kaptanın - ücret ve masraflarından mesuliyeti : 39

- L -

Legitimationwirkung : 224
Letter of Credit : 299
Letter of Indemnity : 220
Lettre de Garantie : 220
Lex Rhodia de Jactu : 7, 408
Lloyd's poliçesi : 421
Liman Başkanlarının Ölçmeye Yetkili Bulundukları Gemilerin Ölçüleri ve Hesapları Hakkında Talimatname : 372
Location/Affretement en coque nue : 168
Londra Sigortacılar Enstitüsü : 418
Löschung : 204
Lumprum : 257

- M -

Mahkeme Teşkilatı Kanunu (1924) : 10
Malın gemiye yükletilmesi için masraflar : 311
Malın ihraç izni veya ihracı masrafları : 311

Malın kaybı : 241
Malların ambalaj ve konişmento masrafları : 311
Management Agreement Clause : 168
Marine Insurance Act : 410, 415
Mesafe satışı : 312
Mate's Receipt : 216
Missing : 426, 426
Motorcular (Acconier'ler) : 342

- N -

NAVLUN
- alacağının muacceliyeti : 258, 259
- bedeli (ücreti) : 259
- hakkının korunması : 259, 260
- masraflarının taşıyana aidiyeti hali : 259
- sözleşmelerinde masrafların aidiyeti : 259
- sözleşmesinde özel klozlar 0 277
- yerine geçecek kıymetler : 262
-da frét acquis â tout évènement : 260
-da lost or not lost clause : 260
-un hesaplanması : 256
-un teferruatı : 259
-nun ödememe istisnaları : 260, 261
Kısmi çarter sözleşmesinden caymada - borcu : 199
Kırkambar sözleşmesi ile ilgili - : 257
Noksan - : 192
Olağan - 0 256
Ölü - ve sürastarya talebi : 192
Zaman çarterinde - : 257
NAVLUN SÖZLEŞMESİ
-nde boşaltma masrafları : 275
-nde eşyaya zilyetlik şartı : 163
-nde emredici klozlar : 277, 278
-nde fio veya fios kaydı : 180
-nde gemi ile taşıma unsuru : 163
-nin gayesi : 202
-nin in'ikadı : 170
-nin konusu (yük) : 163
-nin türleri : 166
Yazılı veya sözlü -si : 170
No cure No pay : 383, 384
Notice of readiness : 186

Nolo : 152, 256

- O -

Off-Shore Register : 34 dn.63
Open Register : 34 dn.63
Ordonnance Barselona : 409
Ordonnance de la Marine (Fransız deniz nizamnamesi) : 346, 409

- Ö -

Özen borcu : 227

- P -

İngiliz poliçesi : 417
Türk poliçesi : 417
Particular avarage : 355
Particular loss : 436
Perte totale : 436
PİŞMANLIK NAVLUNU
Çarter sözleşmesinde yolculuk başlamadan önce - : 193, 194, 195
Cayma halinde - : 197
Kombine seferde çarter sözleşmesinde - : 196
Yük verilmemesi halinde - : 197
-nda kusur aranmaması : 193
-nda tazminat talep edilemeyeceği : 193
-ndan tenzilat : 198
-nun ödenmesi : 193, 194
-nun yarısının ödenmesi şartı : 194
Postestative şart : 304
Prêt à la grosse en cours de voyage : 325
Profit maritime : 329
Prusya Umumi Eyalet Kanunu : 8

- R -

Recap : 172
Receptum Nautarum : 6
Reçu provisoire : 216
Reeder : 163
Rektakonnossement : 225
Rotadan sapma : 292
Rotadan sapma şartı : 204
Rotadan sapmanın türleri : 292
Rotadan sapmada teminat : 292

RÖMORKAJ
-a ara veya son verme hakkı ve bildirme yükümlülüğü : 343, 344
- şartlarına riayet borcu : 343
- ücretinin mahkemece takdiri : 344
- yapanın çekilene hazır olma talep hakkı : 344
- yapanın gemi sağlama borcu : 343
- yapanın irade ve talimatına uyma borcu : 343
-cının ücret ve masraf talep hakkı : 344
-cının ek ücret isteme hakkı : 344
Römorkör alma zorunluluğu : 343
Rules of İnterpretation : 347
Running down clause : 449
RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ
-nde Kabotaj Kanununun inhisarı : 343
-nin hukuki niteliği : 343
-nin tarifi : 342

- S -

SATIŞ
Boşaltma yerinde teslim koşulu ile - : 308
- konusu malların hasarı : 307
- sözleşmesi : 396, 397
Kredili - (Kreditkauf) : 297
Mahallinde - (Platzkauf) : 292
Mesafe - (Fem.od.Distanzoder Versendungskauf) : 297, 298, 299, 302, 303, 307, 308
Mesafe -larında hasar : 299, 300
Mevsuf mesafe -ı (Qualifizierter Versendungskauf) : 298, 299
Örnek üzerine - (Kauf Nach Mster) : 297
peşin ödeme ile - (Barkauf) : 297
Tecrübe ve muayene şartı ile - (Kauf auf Probe) : 297
C.İ.F. SATIŞ
-ın kısmi ifa niteliği : 313
(cost, insurance, freight) - : 312
- alıcının cayması : 315
-da alıcının malı teslim borcu : 320, 321
-da alcının satış bedelini ödeme mükellefiyeti : 319, 320
- satışlarda alıcının bedeli tenkis hakkı : 321
- satışda alıcının belgeleri kabul veya reddi : 319
-da belgelerin ibrazı : 318, 319
-da bilirkişi raporu : 314
-da gemiye yükleme borcunun aidiyeti : 313, 314

-da hasarın aidiyeti : 318
-da kısmi ifa : 313
-da malları teslim mükellefiyeti : 315
-da malların gemiye yüklenmemesi : 315, 316
-da malların yükleme tarihi : 314
-da masrafın aidiyeti : 312
-da mücbir sebebin hükmü : 315
-da sigorta ücretinin mükellefi : 317
-da tesellüm knismentosunun delil fonksiyonu : 315
-da yükleme masraflarının aidiyeti : 316, 317
-ın hukuki niteliği ve özellikleri : 312, 313
-ın kısmi ifa niteliği : 313
-ın özellikleri : 313
- şartı ile satış : 295
F.O.B. SATIŞ
Uluslararası FOB kuralları : 310
F.O.R., F.O.T. (Free on rail, Free on truck) : 300
- Free on board : 302, 307, 312.
- şartı ile satış : 295
- şartında hasar : 309, 310, 350
-ın hukuki niteliği ve özellikleri : 307, 308, 309
- şartında masraflar : 310, 311
- masrafların aidiyeti : 313
SİGORTA
Avarya alacakları -sı : 421
Deniz ödüncü -sı : 420
- bedelinin ödenmesinin sonuçları : 437
- değeri : 421, 422
- poliçesi : 415, 416
- poliçesinin kıymetli evrak olmama niteliği : 416
- poliçesinin geçerliliği : 417
-da ehliyet şartı : 415
-da hasarlı mallara değer biçilmesi : 441
-da hükmi hasar : 436
-da kısmen kayıp halinde tazminatın kapsamı : 442
-da malların kaybı ve hasarına ait karine : 448
-da tam kayıp : 437, 438
-da malların zaptı : 438
-da yükün bir kısmının kaybında durum : 442
-da zararın belgelendirilmesi : 442, 443
-da zararın kapsamı : 436
-da zararın ödenmesi : 442

- edilen inşa halinde geminin temliki : 446
- edilen şeyin temlikinde hak sahibi 0 446
- ilişkisinde ristorno : 445, 446
Başkası lehine yapılan -da alacak haklarının teminatı : 444
Başkası lehine -da poliçeyi talep hakkı : 443
Geçici - ilmühaberi : 416
Gemi -sı : 420
Gemi -larında tekne ve donatım unsurları (hull and machinery): 420
İnşa halinde gemilerde - : 420
Kulüp -sı : 449, 450
Kulüp -sının karşılığı rizikolar : 451, 452
Yolcu taşıma ücreti alacakları -ları : 420
Yük -larında geminin adı : 434
Yük taşıma -ları : 420
Yükün kısmi hasarı halinde - : 441
SİGORTACI
-nın tazminat borcunda kısmi hasar : 436
-nın tazminat borcunda tam kayıp : 436
-nın kanuni halefiyet hakkı : 447
-nın kanuni halefiyet şartı : 447
-nın tazminat borcunun muaceliyeti : 442
-nın tazminat ödeme yükümlülüğü : 435
-nın tazminat ödemesinde kusurunun aranmaması : 436
SİGORTALI
- şeyin temlikinde müteselsil sorumluluk : 446
-nın bırakma beyanından cayamıyacağı : 439
-nın bırakma beyanının hükümsüzlüğü : 439
-nın bırakma hakkı : 439, 440
-nın gemiyi veya enkazı açık artırma ile satma hakkı : 441
-nın geminin kısmen hasara uğraması halinde durumu : 440, 441
-nın kazayı bildirme borcu : 435
-nın önlem alma borcu : 435
-nın uğradığı riziko zararı 0 440
SİGORTA SÖZLEŞMESİ
-nde ehliyet şartı : 415
-nde garanti esası : 413
-nde güvenceye ait şartlar : 418
-nde prim ödeme borcu : 432, 433
-nde "ruhsatname" unsuru : 415
-nde sigortacının yükümlülüğü : 412
-nde taşıma (transport) sigorta vasfı : 413
-nde yolculuğun değiştirilmesi : 433, 434

-nin inikadı : 414
-nin konusu : 413
-nin niteliği : 411, 412
-nin rızai niteliği : 413, 414
DENİZ SİGORTA SÖZLEŞMESİ
- bildirim mükellefiyeti : 428, 429, 430
- açıklanması gerekli hususlar : 431
- bildirim yapılmasında cayma hakkı : 431, 432
-nde risk unsuru : 423
-nde batma riski (risking or foundering at sea) : 426
-nde çatma riski (collsion) : 427
-nde gaiplik riski (missing) : 426, 427
-nde karaya orturma (stranding, agrounding) : 427
-nde yangın ve patlama riski : 428
-nde diğer riskler : 428
-nin amacı : 421
-nde "advanture and perils" kaydı : 423
-nde bildirim yükümlülüğünün ihlali ve sonuçları : 431
-nde kaptan ve gemi adamlarının durumu : 419, 420
Schiffsvenmögen : 402
Schiffszusammenstore : 371
Seyahat rotasının değiştirme istisnası : 103, 104
Shipper : 164
Sigorta Şirketlerinin Teftiş ve Murakabesi Hakkında Kanun : 410
Sinking or foundering at sea : 426
Sosyal Deniz Hukuku : 3
Starya : 187
Stevedore : 341
Strandung : 427
Strandrecht : 383
Strandregal : 383
Stucgutfrachtvertrag : 169
SÜRASTARYA
- muaceliyeti : 189
- süresi : 188, 207
- süresinin bildirimi : 188
- ücreti : 188, 189, 207
- ücretinin borçlusu (taşıtan) : 188
- ücretini ödeme mecburiyeti : 190
- ücretinin ödenme borcu : 201
-nın hukuki niteliği (akdi ücret) : 189
-nın nazara alınamayacağı durum : 192

Yük verilmemesi halinde - : 197
Yükleme ve boşaltma için tek - : 192
-da yükleme ve boşaltma için tek süre : 192
Sürrogat'ın konusu : 400

- T -

TAŞIMA
- hakkının devri : 290
- ücretinin ödenmesi : 292
Özel - koşulları : 304, 305, 306
Yolcunun taşınma hakkı mükellefiyetleri : 289
TAŞIMA SÖZLEŞMESİ
-nin hükümden düşmesi : 292
TAŞITAN
-ın cayma sebebiyle pişmanlık navlununu ödeme borcu : 193
-ın daha az mal yüklemesi : 178
-ın fazla mal yüklememesi : 178
-ın kırkambar sözleşmesinde belgeleri verme yükümlülüğü : 201
-ın navlun borcu : 165
-ın sözleşmeden cayması : 193
-ın yüke ait bildirme zorunluluğunu sebebiyle sorumluluğu : 182
-ın yükle alakalı beyan borcu : 181
TAŞIYAN
-a ait masraflar : 259
-a karşı taleplerde hak düşürücü süre : 251
-a navlun yerine bırakılacak kıymetler : 262
-ın atık maddeleri denize dökmesi : 164
-ın azami 100.000 TL ile sorumluluğu : 249, 250
-ın başka gemiye mal yüklememesi : 179
-ın başka gemiye yük yüklememesinin istisnaları : 179
-ın donatan vasfı : 163
-ın donatma iştiraki vasfı : 163
-ın eşyayı teslim yükümlülüğü : 163, 164
-ın garanti yükümlülüğü : 175
-ın garanti yükümlülüğünün izafiliği : 176
-ın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden sorumluluğu : 245, 246
-ın hakları : 256
-ın haklarının güvenceye alınma şekli : 264
-ın hapis hakkı : 261, 262
-ın istife ilişkin özeni : 184, 185
-ın istihdam eden sıfatıyla sorumluluğu : 239
-ın kanuni rehin hakkı : 264, 289

-ın kendi adamları ile gemi adamlarından sorumlu olması : 245, 246
-ın kendi kusurundan sorumluluğu : 246
-ın konişmento içeriğinin yanlış olduğu iddiası : 243
-ın konteyner dolayısı ile sorumluluğu : 250
-ın konteyner taşımalarında istif sorumsuzluğu : 185
-ın malı teslim alana karşı sorumluluğu : 242
-ın malların kayıp ve hasardan dolayı sorumluluğu : 239
-ın mutlak sorumsuzluğu : 248
-ın mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri : 253, 254, 255
-ın navlun hakkı : 265
-ın navlun ücretinin ödenmesi : 256
-ın özen borcunu ihlalinden sorumluluğu : 240, 244, 245
-ın rotadan sapma nedeniyle sorumluluğu : 203
-ın seferin başlamasından sonraki sorumluluğu : 238
-ın sınırlı sorumluluğu : 294
-ın sorumluluğunda kusur esası : 252
-ın sorumluluğunda malın kaybından doğan tasarruf edilen gümrük ve masraflardan dolayı sorumluluğu : 248
-ın sorumluluğunun dayanağı : 239, 240
-ın sorumluluğunun devam süresi : 241, 242
-ın sorumluluğunun sınırlandırılması : 246
-ın sorumluluğunun tahdidi : 252
-ın sorumluluğunun tevsii : 249
-ın sorumluluktan kurtulması : 246, 247, 248
-ın taşıtana karşı sorumluluğu : 242, 244
-ın taşıtana rücu hakkı : 263
-ın tazminat borcu : 248, 249
-ın tazminat borcunun kapsamı : 248, 249, 250
-ın tevdi mahalli tayininde malları teslim yükümlülüğü : 263
-ın uygun gemi bulma külfeti : 173
-ın yoksun kalınan kâr sebebiyle sorumluluğu : 248
-ın yolculuğun başlangıcında elverişsizliği sebebiyle sorumluluğu : 237, 238
-ın yolcuyu sağ ve salim ulaştırması : 294
-ın yük elverişsizliğinden sorumluluğu : 176
-ın yük üzerinde kanuni rehin hakkı : 262, 263
-ın yükleneceği masraflar : 179, 180
-ın yükletene karşı sorumluluğu : 242
-ın yükün tamamen veya kısmi kaybından sorumluluğu : 248
-ın zamanında hareket etme yükümlülüğü : 291
Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük : 372
TEKNE

Gemi, - ve donanım poliçesi : 418
Genel - sigorta koşulları : 418
- sigortası : 417, 418
- süre koşulları : 418
- yolculuk koşulları : 418
Tellallık (simsarlık) : 335
Ticaret Gemilerinin Ölçme Tüzüğü : 372
Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük : 372
Ticaret Gemilerinin Tonilatosunu Ölçme Tüzüğü : 174
Ticaret Gemilerinin Tonilatosunu Ölçme Yönetmeliği : 174
Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü : 174
Time Sheet : 208
Ticaret Kanununda denizaşırı satış sözleşmelerinin düzenlenmesi hakkında düşünceler : 321-324
Ticari satış ve trampa : 295
Türk bayrağı : 286
Türk Denizcilik Kütüğü ve Gemi Adamları Yönetmeliği : 372
Türk Ticaret Kanunu (20.5.1926) : 11
Türk Ticaret Kanunu (1.1.1957) : 11
Türkiye Denizcilik İşletmeleri Ana Statüsü : 384
Tüzükler : 16

- U -

Uluslararası Deniz Ticareti Komitesi (C.M.İ.) : 347
Uluslararası Ticaret Odası : 300
Umulan kâr sigortaları : 421
Umulmayan hal ve mücbir sebep : 307
UNCTAD : 347
Uluslararası Denizcilik Örgütü : 372

- Ü -

Überfahrtsvertrag : 285

- V -

Verfrachter : 163, 164
Verladungs-od : 216
Verladungskonnossement : 214
Vesicherungsgegenstand : 419

- W -

Werkevertrag : 287
Wheather in berth or not clause : 186 dn.82

Wheather permitting clause : 186 dn. -e

- Y -

Yapı ortaklığı : 127, 128
YOLCU
- eşyası : 290
- taşıma : 294
-nun gecikmesi : 291
-nun gecikmesinde kusurun aranmaması : 291
-nun gecikmesinde ücret : 291
-nun gemi düzenine uyma mecburiyeti : 290
-nun taşınma hakkı : 290
-nun temerrüt hali : 291
-nun yolculuk başlamadan cayması : 292
YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ
-nde kıymetli eşya, para ve kıymetli evrak : 290
-nde taşıma ve bilet ücreti : 208
-nde taşınma hakkı : 288
-nden yolculuk başlamadan caymada ücret : 292
-nden yolculuk başladıktan sonra cayma : 292
-nin hukuki niteliği : 286, 287
-nin sui generis vasfı : 287
-nin şekle tabi olmaması : 287
YOLCULUK
-ğun başlama şartı : 194, 195
- başlamadan ölüm, hastalık, umulmayan halde ücret : 292
- başlamadan taşıma sözleşmesinin düşmesi : 293
- rotası : 292
- sırasında geminin onarılması : 293, 294
York-Antwerp Rules (York-Anvers Kuralları) : 348
Yönetmelik : 19
YÜK
- alacaklısı : 405, 406
- alacaklısının kanuni rehin hakkı : 405, 406
- taşıma : 294
Tehlikeli - : 178, 183
-ün boşaltma müddetinin gecikmesinde gönderilenin tazmin hakkı : 211
-ün teslimi : 166, 208
-ün değişik şekilde teslimi : 209
-ün kaptan tarafından tevdi hakkı : 210, 211
-ün tesliminin hukuki niteliği : 208, 209

-ün tamamının yüklenmesi : 192
-ün tesellümünde teminat : 210
-ün tevdiinin ihbarı : 210
YÜKLEME
- kavramı : 180
- limanı : 177
- süresi (laytime, starie) : 186, 187
- süresinde hazırlık bildirimi : 186
- süresinde hazırlık bildiriminde geminin limana varış şartı (arrived ship) : 186
- süresinin belirlenmesi : 185, 186, 189
Gizli yüklenen eşya : 182, 183
Tehlikeli yüklenen eşya : 182
YÜKLETEN
-in boşaltma yeri seçme hakkı : 204
-in bulunmama hali : 191, 192
-in kırkambar sözleşmesinde belgeleri verme yükümlülüğü:201, 202
-in yüke ait bildirme zorunluluğu sebebiyle sorumluluğu : 182
-in yükle ilgili beyan borcu : 181

BANKA VE TİCARET HUKUKU ARAŞTIRMA ENSTİTÜSÜ YAYINLARI
(1985-1994)

168. **Prof. Dr. Halûk Tandoğan**: Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri C. I/2, Kira ve Ödünç Verme (Ariyet, Karz) Sözleşmeleri, 3. bası, Ankara 1985, XXXI + 375 s. (Mevcudu kalmamıştır)

169. **Prof. Dr. Ernst E. Hirsch**: Hâtıralarım (Kayzer Dönemi -Weimar Cumhuriyeti - Atatürk Ülkesi), Ankara 1985, XII + 463 s. (Mevcudu kalmamıştır)

170. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın**: Sistem ve Hukuk Bakımından Büyük İşletme, Ankara 1985, XII + 179 s. (35.000—TL.)

171. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (II) (Bildiriler - Tartışmalar) (11 - 12 Ocak 1985), Ankara 1985, XIII + 400 s. (Mevcudu kalmamıştır)

172. **Dr. Yalçın Çakalır**: Römorkaj Sözleşmesi, Ankara 1985, XXXII + 232 s. (35.000—TL.)

179. **Prof. Dr. Halûk Tandoğan**: Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, C. I/1, Kendisine Özgü Yapısı Olan Karma Sözleşmeler, Satış ve Çeşitleri, Trampa, Bağışlama. Tümü yeniden işlenmiş ve genişletilmiş 4. bası, Ankara 1985, XXXII + 387 s. (Mevcudu kalmamıştır)

180. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın / Ar. Gör. Ayhan M. Menekşe**: Borçlar - Ticaret ve Banka Hukuku Bibliyografyası (1984), Ankara 1985, XV + 88 s. (30.000.— TL.)

181. **Dr. Cemal Şanlı**: Milletlerarası Ticarî Tahkimde Esasa Uygulanacak Hukuk, Ankara 1986, XVI + 434 s. (60.000.—TL)

182. **Mustafa Ovacık**: İngilizce - Türkçe HUKUK SÖZLÜĞÜ (English -Turkish Law Dictionary), 2. bası, Ankara 1986 (Ciltsiz 125.000.—TL) (Ciltli 200.000.—TL.)

183. **Mustafa Ovacık**: Türkçe - İngilizce HUKUK SÖZLÜĞÜ (Turkish -English Law Dictionary), 2. bası, Ankara 1986 (Mevcudu kalmamıştır)

184. **Prof. Dr. Ali Bozer**: Sigorta Hukuku (Genel Hükümler - Bazı Sigorta Türleri), 2. bası, Ankara 1986 VII + 144 s. (Sigortacılar Serisi No: 2) (Mevcudu kalmamıştır).

185. **Doç. Dr. Hikmet Sami Türk**: Ticaret Ortaklıklarının Birleşmesi, Ankara 1986, LXIV + 256 s. (80.000.—TL.)

186. **Doç. Dr. Hikmet Sami Türk** : Ticaret Ortaklıklarının Birleşmesinde "Nevilerin Aynı Olması Koşulu", Ankara 1986, LXIV + 400 s. (100.000.– TL.)

192. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (III) (Bildiriler - Tartışmalar) (14 - 15 Şubat 1986), Ankara 1986, XIV + 359 s. (Mevcudu kalmamıştır.)

194. **Prof. Dr. Ali Bozer/ Prof. Dr. Tuğrul Ansay/ Prof Dr. Turgut Akıntürk (Derleyen: Doç. Dr. Nurkut İnan)**: Özel Hukuk Bilgisi, 2. bası, Ankara 1986, XXXII + 455 s. (Mevcudu kalmamıştır)

195. **Prof. Dr. Ernst E. Hirsch'in Hâtırasına Armağan** (1902 - 1985), Gedächtnisschrift für Herrn Prof. Dr. Ernst E. Hirsch, Ankara 1986, XIII + 918 s. (100.000.—TL.)

197. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın / Ar Gör. Ayhan M. Menekşe**:Borçlar - Ticaret ve Banka Hukuku Bibliyografyası (1985), Ankara 1987, XV + 82 s. (30.000.—TL.)

201. **Doç. Dr. Hüseyin Ülgen**: Hava Taşıma Sözleşmesi, İstanbul 1987,XXXI + 350 s. (50.000.— TL.)

202. **Prof. Dr. Halûk Tandoğan**: Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri, Cilt 2, İstisna (Eser) ve Vekâlet Sözleşmeleri, Vekâletsiz İş Görme, Kefalet ve Garanti Sözleşmeleri, Tümü yeniden işlenmiş ve genişletilmiş 3. bası, Ankara 1987, XL + 904 s. (Mevcudu kalmamıştır)

204. **Doç. Dr. Sabih Arkan**: Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Ankara 1987, XXII + 224 s. (50.000.—TL.)

205. **Doç. Dr. Hamdi Yasaman**: Anonim Ortaklıkların Birleşmesi, Ankara 1987, XII + 164 s. (50.000.—TL.)

206. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (IV) (Bildiriler - Tartışmalar) (20-21 Mart 1987), Ankara 1987, XV + 380 s. (100.000.—TL.)

209. **Prof. Dr. Avni Zarakolu**: Bankacılar İçin Merkez Bankacılığı Bilgisi, 3. bası, Ankara 1988, IX + 122 s. (Bankacılar Serisi Nu: 21) (30.000.—TL.)

213. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın**: Özel Hukukda Meseleler ve Görüşler, C. III, Ankara 1988, XVI + 226 s. (50.000.—TL.)

215. **Esat Tüze**: İngilizce - Türkçe / Türkçe - İngilizce Bankacılık Terimleri Sözlüğü, Ankara 1988, 180 s. (Mevcudu kalmamıştır).

216. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın**: Muhasebe Hukuku, Ankara 1988, XXI + 266 s. (80.000.—TL.)

217. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (V) (Bildiriler - Tartışmalar) (25-26 Mart 1988), Ankara 1988, XII + 288 s. (100.000.—TL.)

225. **Doç Dr. Zühtü Aytaç:** Sermaye Piyasası Hukuku ve Hisse Senetleri, Ankara 1988, XXII + 288 s. (Mevcutu kalmamıştır)

226. **Yrd. Doç. Dr. O. Kürşat Ünal:** Menkul Kıymetler - Türk ve Amerika Birleşik Devletleri Hukukunda - Ankara 1988, XXXI + 220 s. (Mevcudu kalmamıştır)

227. **Yrd. Doç. Dr. Arif B. Kocaman:** Alacağın Temlikinin Benzer Üçlü İlişkiler Karşısındaki Teorik Sınırı Sorunu, Ankara 1989, XVIII + 412 s. (Mevcudu kalmamıştır)

229. **Prof. Dr. Faruk Erem / Akın Altınok / Prof. Dr. Halûk Tandoğan :** Bankalar Kanunu Şerhi, Ankara 1989, XVIII + 412 s. (Mevcudu kalmamıştır)

230. **Hikmet Küney** : Banka Tekniği, 6. bası, Ankara 1989, XV + 666 s. (100.000.—TL.)

231. **Prof. Dr. Nahit Töre** : Bankacılar İçin Dış Ticaret ve Kambiyo Bilgisi, 7. bası, Ankara 1989,111 s. (Bankacılar Seris Nu : 16) (30.000 .—TL.)

233. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (VI) (Bildiriler - Tartışmalar) (14 - 15 Nisan 1989), Ankara 1989, X + 375 s. (100.000 TL.)

234. **Yrd. Doç. Dr. Nebiye Teoman** : Satım İçin Bırakma Sözleşmesi - Konsinye Satım, Ankara 1989, XIX + 127 s. (50.000.—TL.)

235. **Yrd. Doç. Dr. Asuman Turanboy** : İnsider Muameleleri (Şirkete Ait Gizli Bilgilerin Haksız Kullanımı), Ankara 1990, XIV + 253 s.(70.000.— TL.)

237. **Dr. Ahmet Kırman :** Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990, XXIV + 289 s. (80.000.—TL.)

238. **Yrd. Doç. Dr. Atillâ Altop :** Finansal Kiralama (Leasing) Sözleşmesi, Ankara 1990, XXIII + 307 s. (Mevcudu Kalmamıştır)

239. **Prof. Dr. Halûk Tandoğan'ın Hâtırasına Armağan (1925-1988),** Ankara 1990, XVII + 560 s. (100.000.—TL.)

240. **Prof. Dr. Lâle Sirmen :** Alacak Rehni, Ankara 1990, XIII + 136 s. (Mevcudu kalmamıştır).

242. **Prof. Dr. Turgut Kalpsüz**: Gemi Rehni, 2. bası, Ankara 1990, XXVII + 167 s. (70.000.—TL.)

243. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın/ Yrd. Doç. Dr. Halûk Konuralp:** Borçlar-Ticaret ve Banka Hukuku Bibliyografyası (1986-1987), Ankara 1990, XVI + 117 s. (50.000.—TL.)

246. AVRUPA (CENEVRE) - NEW YORK SÖZLEŞMELERİ VE TÜRK TAHKİM HUKUKU SEMPOZYUMU, Ankara 1991, VIII + 150 s. (60.000.—TL.)

247. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (VII) (Bildiriler - Tartışmalar) (11-12 Mayıs 1990), Ankara 1990, X + 219 s. (100.000.—TL.)

249. **Doç. Dr. Ali Necip Ortan:** Avrupa Patent Sistemi, Cilt I, Avrupa Patenti Antlaşması (Münih Antlaşması), Ankara 1991, XXIV + 373 s. (100.000.—TL.)

251. **Çağlar Manavgat:** Sermaye Piyasasında Aracı Kurumlar, Ankara 1991, XXIV + 184 s. (80.000.—TL.)

252. **Ar. Gör. Aynur Yongalık** : Adi Şirkette Sermaye Payı, Ankara 1991, XXIII + 117 s. (80.000.—TL.)

253. **Doç. Dr. Yavuz N. Okçuoğlu** : Yargıtay Kararları ve Karşıoylarım, Ankara 1991, XVI + 540 s. (150.000.—TL.)

254. **Prof. Dr. Lâle Sirmen :** Türk Özel Hukukunda Şart, Ankara 1992, XVI + 209 s. (100.000.—TL.)

255. **Doç. Dr. Abdurrahman Fettahoğlu** : Finansal Piyasalarda Yenilikler ve 1980 Sonrası Türkiye, Ankara 1991, XXIV + 107 s. (80.000.—TL.)

256. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (VIII) (Bildiriler - Tartışmalar) (26-27 Nisan 1991), Ankara 1992, XII + 277 s. (100.000.—TL.)

258. **G. Mahir Bayyurdoğlu** : Bankacılar İçin Banka Muhasebesi Bilgisi, 2. bası, Ankara 1991, VII + 104 s. (Bankacılar Serisi Nu : 19) (35.0000.—TL.)

259. **Prof. Dr. Nisim Franko** : Hatır Nakliyatı ve Hukukî Mahiyeti, Ankara 1992, XIV + 82 s. (50.000.—TL.)

260. **Prof. Dr. Ali Bozer / Prof. Dr. Celâl Göle** : Bankacılar İçin Kıymetli Evrak Hukuku Bilgisi, 9. bası, Ankara 1991, XXII + 287 s. (Bankacılar Serisi Nu : 10) (50.000.—TL.)

261. **Doç. Dr. Serap Telli :** Devletler Hukuku Açısından Uluslararası Ticaret ve Kurumlaşması, Ankara 1991, XXXII + 170 s. (75.000.—TL.)

262. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın / Yrd. Doç. Dr. Halûk Konuralp** : Borçlar - Ticaret ve Banka Hukuku Bibliyografyası (1988), Ankara 1992, XIII + 64 s. (50.000.—TL.)

263. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın :** Özel Hukukda Meseleler ve Görüşler IV, Ankara 1992, XVI + 247 s. (100.000.—TL.)

264. **Yrd. Doç. Dr. Yılmaz Aslan :** Avrupa Topluluğu Rekabet Hukuku, Ankara 1992, XXXI + 352 s. (100.000.—TL.)

265. **Yrd Doç. Dr. M. Fehmi Ülgener** : Sürastarya Süresi ve Ücreti, Ankara, 1993, XXVIII + 230 s. (100.000.—TL.)

266. **Prof. Dr. Tuğrul Ansay :** Bankacılar İçin Şirketler Hukuku Bilgisi, 14. bası, Ankara 1992, XIII + 128 s. (Bankacılar Serisi Nu : 2) (35.000.—TL.)

267. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (IX) (Bildiriler - Tartışmalar) (8-9 Mayıs 1992), Ankara 1992, VIII + 247 s. (100.000.—TL.)

268. **Doç. Dr. Ali Necip Ortan:** Avrupa Patent Sistemi, C. II, Lüksemburg Antlaşması / Patent İşbirliği Antlaşması / Strasburg Antlaşması, Ankara 1992, XXXII + 576 s. (100.000.—TL.)

269. **Yrd. Doç. Dr. Arif B. Kocaman** : Factoring İşleminin Hukukî Niteliği, Ankara 1992, XXIV + 142 s. (100.000.—TL.)

270. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın / Yrd. Doç. Dr. Halûk Konuralp** : Borçlar - Ticaret ve Banka Hukuku Bibliyografyası (1989 - 1990), Ankara 1992, XVI + 132 s. (75.000.—TL.)

271. PATENT SİSTEMLERİ VE PATENT OFİS ORGANİZASYONLARI ULUSLARARASI SEMPOZYUMU (Ankara 12-13.X.1992), Ankara 1992, XXI + 216 s. (200.000.—TL.)

272. **Prof. Dr. Faruk Erem / Akın Altınok** : Bankacılar İçin Banka Hukuku Bilgisi, Ankara 1993, XI + 120 s. (Bankacılar Serisi Nu : 4) (50.000.—TL.)

273. **Prof. Dr. Ahmet Kılıçoğlu :** Bankacılar İçin Medenî Hukuku Bilgisi, 2. bası, Ankara 1993, XXXI + 365 s. (Bankacılar Serisi Nu: 24) (70.000.TL.)

274. **Prof. Dr. Erdoğan Moroğlu** : Türk Ticaret Kanunu'na Göre Anonim Ortaklıkta Genel Kurul Kararlarının Hükümsüzlüğü, Ankara 1993, XX + 226 s. (100.000.—TL)

275. **Turgut Sungur** : Bankacılar İçin Banka Tekniği (İşlemleri), 3. Bası, Ankara 1993, XVI + 128 s. (Bankacılar Serisi Nu: 23) (50.000.—TL.)

276. **Prof. Dr. Sabih Arkan** : Ticarî İşletme Hukuku, Ankara 1993, XX + 350 s. (100.000.—TL.)

277. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (X) (Bildiriler - Tartışmalar) (9 Nisan 1993) Ankara 1993, XI + 261 s. (100.000.— TL.)

278. **Prof. Dr. Ali Bozer / Prof. Dr. Celal Göle :** Bankacılar İçin Ticaret Hukuku Bilgisi, 14. bası, Ankara 1994, XXVIII + 235 s. (Bankacılar Serisi Nu: 8) (50.000.-TL).

279. **Prof. Dr. Muallâ Öncel / Prof. Dr. Nami Çağan :** Bankacılar İçin Mali Hukuk Bilgisi, 6. bası, Ankara 1994, XVII + 142 s. (Bankacılar Serisi Nu: 17) (70.000.-TL).

280. **Prof. Dr. Avni Zarakolu :** Bankacılar İçin Para ve Kredi Bilgisi, 10. bası, Ankara 1993, VII + 322 s. (Bankacılar Serisi Nu:5) (30.000.-TL).

281. **Prof. Dr. Yüksel Koç Yalkın :** Bankacılar İçin Genel Muhasebe Bilgisi, 6. bası, Ankara 1994, XIII + 391 s. (Bankacılar Serisi Nu: 17) (70.000.-TL).

282. **Prof. Dr. Baki Kuru :** Bankacılar İçin İcra ve İflâs Hukuku Bilgisi, 13. bası, Ankara 1994, XIV +189 s. (Bankacılar Serisi Nu:3) (60.000.-TL).

283. **Prof. Dr. Ali Naim İnan :** Bankacılar İçin Borçlar Hukuku Bilgisi, 2. bası, Ankara 1994, XL + 245 s. (Bankacılar Serisi Nu: 25) (70.000.-TL).

284. **Dr. M. Alâeddin Asna :** Bankacılar İçin Kişisel İlişkiler Bilgisi, 5. bası, Ankara 1994, X + 235 s. (Bankacılar Serisi Nu: 13) (50.000.-TL).

285. **Prof. Dr. Tuğrul Ansay :** Bankacılar İçin Şirketler Hukuku Bilgisi, 15. bası, Ankara 1994, XIII + 141 s. (Bankacılar Serisi Nu: 2) (50.000.-TL).

286. **Servet Eyüpgiller :** Bankacılar İçin Banka İşletmeciliği Bilgisi, 5. bası, Ankara 1994, XVIII + 259 s. (Bankacılar Serisi Nu: 18) (70.000.-TL).

287. TÜRK TİCARET KANUNU İLE İLGİLİ TASLAKLAR-TARTIŞMALAR, Bolu Toplantısı (30 Nisan 1988-1 Mayıs 1988), (Yayına Hazırlayan: Dr. Mürsel Başgül), 350 s. (Basılıyor)

288. ÖLÜM VE CİSMANÎ ZARAR HALLERİNDE ZARARIN VE TAZMİNATIN HESAP EDİLMESİ SEMPOZYUMU, 10-11 Aralık 1993, Tebliğler-Tartışmalar, Ankara 1994, XIV + 237 s. (200.000.-TL).

289. **Prof. Dr. Ahmet Gökdere :** Bankacılar İçin Ekonomi Bilgisi, 7. bası, Ankara 1994, XVIII + 215 s. (Bankacılar Serisi Nu: 17) (70.000.-TL).

290. **Prof. Dr. Yaşar Karayalçın :** Hukukda Öğretim - Kaynaklar - Metod Problem Çözme, 4. bası, Ankara 1994, XV + 209 s. (100.000.-TL).

291. TİCARET HUKUKU VE YARGITAY KARARLARI SEMPOZYUMU (XI) (Bildiriler-Tartışmalar) (13-14 Mayıs 1994) Ankara 1994, IX + 313 s. (200.000.-TL).

Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, bankacılık ders kitapları ile diğer yayınlar için Enstitü kataloğunu isteyiniz.

Adres: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü,
Hukuk Fakültesi, 06590 Cebeci - Ankara
"Tel : (312) 319 11 41 - 431 92 41"
"Faks : (312) 319 86 65"