

## AV. AHMET ÇALIK

1951 yılında İzmir'de doğmuştur. İlk, orta ve lise öğrenimini İzmir'de tamamladıktan sonra İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden mezun olmuştur. Yurtiçinde ve yurtdışında akademik çalışma ve faaliyetlerde bulunmuştur. Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nin kuruluşunu gerçekleştiren ilk akademisyen kadroda görev almıştır. Bir süre tamgün akademisyen olarak çalıştıktan sonra serbest avukatlığa başlamıştır.

Deniz Ticaret Odası, Deniz Nakliyecileri Derneği ile denizcilik sektöründe faaliyet gösteren birçok yerli ve yabancı denizcilik firmasının hukuk danışmanlığı ve avukatlığını üstlenmiştir.

Deniz hukuku uyuşmazlıkları ve gemi alım satımları nedeniyle Dünyanın tüm kıtalarındaki önemli denizcilik merkezlerinde ve limanlarında görev yapmıştır.

1999 ile 2009 yılları arasında D.E.Ü. Deniz İşletmeciliği Yüksek Okulu (Denizcilik Fakültesi)'nde öğretim görevlisi sıfatı ile "Deniz Ticaret Hukuku" ve "Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku" dersleri vermiştir.

Deniz Hukuku ile ilgili birçok konferans, panel ve seminere konuşmacı veya katılımcı olarak katılmıştır.

Birçok dergide yayınlanan deniz hukuku ile ilgili makalelerinin yanı sıra "Deniz Ticaret Hukuku" (Ankara 1994) (Prof. Dr. Adil İzveren ve Prof. Dr. Nisim Franko ile birlikte) ve "Deniz Ticareti Tatbikatçıları İçin Uluslararası Kamusal Deniz Hukuku" (İzmir2002) isimli kitapların yazarıdır.

Deniz Hukuku Derneği üyesi; Piri Reis Denizcilik ve Deniz Kaynakları Araştırma Geliştirme ve Eğitim Vakfı mütevelli heyeti üyesi ve Turmepa (Deniz Temiz) Derneği İzmir Şb.si denetçisidir.

1999 yılından bu yana Malta Cumhuriyeti'nin İzmir Fahri Konsolosluğu görevini ve 2007 yılından itibaren de aynı zamanda Türkiye Fahri Konsoloslar Derneği Yönetim Kurulu üyeliğini sürdürmektedir.

Halen çocukları Av. Barış Çalık ve Av. Zeynep Çalık ile birlikte serbest avukat olarak çalışmaktadır.

Duvar Yayınları:14  
Akademi Dizisi / Hukuk: 6  
ANA HATLARI İLE YENİ TTK HÜKÜMLERİ ÇERÇEVESİNDE  
DENİZ TİCARET HUKUKU DEĞİŞİKLİKLERİ  
(Genişletilmiş Konferans Metni)

Genel Yayın Yönetmeni: Hasip Akgül  
Yayına Hazırlayan: Hakan Balpetek



Bu kitap *Deniz Nakliyecileri Derneği*'nin katkılarıyla hazırlanmıştır.

© Bu kitabın yayın hakları

Ahmet Çalık'a aittir,

Birinci Basım: Mayıs 2011

ISBN: 978-605-89037-6-0

Sertifika No:16122

Baskı ve Cilt: Yılmaz Matbaacılık

853 Sokak No: 13 B-06 Kemeraltı-Konak/İZMİR

0 232 482 20 14

Sertifika No:20073



Duvar Yayınları

853 Sokak No:13 P.10 Kemeraltı-Konak / İZMİR

Tel: (232) 4458415-4848868 Fax: (232) 4848868

[www.duvaryayinlari.com](http://www.duvaryayinlari.com)

ANA HATLARI İLE  
YENİ TTK HÜKÜMLERİ ÇERÇEVESİNDE

# DENİZ TİCARET HUKUKU DEĞİŞİKLİKLERİ

(Genişletilmiş Konferans Metni)

Av. AHMET ÇALIK

Deniz Ticaret Odası ve  
Deniz Nakliyecileri Derneği Hukuk Danışmanı





# ÖNSÖZ

Bu çalışma, 14.04.2011 günü İzmir'de Deniz Ticaret Odası, Deniz Nakliyecileri Derneği ve Maersk Denizcilik öncülüğü ile gerçekleştirilen ve büyük ilgi gören "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Deniz Ticaret Hukuku Semineri" için hazırlanmış olduğumuz konferans metninin ilgili yasa maddelerinin de eklenmesi suretiyle genişletilmiş bir halidir.

Anılan seminere yanımız sıra Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlanmasında görev almış olan "Deniz Ticaret Hukuku Alt Komisyonu"nun en aktif üyesi olan Sayın Doç. Dr. Kerim Atamer de katılarak kendi tebliğini ve görüşlerini sunmuştur. Gerek Sayın Atamer'in görüşleri, gerekse toplantıda katılımcıların katkı ve soruları da dikkate alınarak gerekli olan yerlerde metne işlenmiştir.

Konferans metni aşağıda daha büyük puntolarla basılmış kısım olup, gerekli gördüğümüz noktalarda daha detaya girmek isteyen ilgililere kolaylık olması amacıyla küçük puntolarla bastığımız kısım ise yeni kanunların (TTK ve BK) ve yeni TTK.nun atıf yaptığı uluslararası sözleşmelerin hükümleridir.

Metnin sonuna hatırlatıcı not ve özet olmak üzere konferans sırasında kullanmış olduğumuz power point yansuları da eklenmiştir.

Bu konferans metninin özellikle deniz ticaret sektörüne yararlı olması ve daha geniş bir dağıtıma kavuşması amacıyla kitap halinde de basılması düşüncesini destekleyen ve kitabın basımı için gayretlerini esirgemeyen Deniz Nakliyecileri Derneği ve Dernek Başkanı Sayın Jozef ukurel ile kitabın basımı işinde emek harcayan Dernek sekreteri Sayın Mehti Bülent Bıkmaz'a, keza daimi destek ve gayretleri nedeniyle çocuklarım ve mesai arkadaşlarım Av. Barış alık ve Av. Zeynep alık'a teşekkür ederim.

# İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ.....	9
2. ACENTELİK.....	15
3. GEMİ, GEMİ MÜLKİYETİ, GEMİSİCİLİ.....	20
4. DONATAN VE SORUMLULUĞU.....	24
5. KAPTAN.....	62
6. DENİZ TİCARET SÖZLEŞMELERİ.....	66
A. GEMİ KİRALAMA (Bare Boat Charter / Demise Charter) SÖZLEŞMELERİ.....	66
B. ZAMAN ÇARTERİ (Time Charter) SÖZLEŞMELERİ.....	69
C. NAVLUN SÖZLEŞMELERİ.....	72
a. Kavramlar, Kurumlar, Taraflar ve Hakları.....	73
b. Taşıma Senetleri.....	80
c. Gönderilenin Hukuki Durumu.....	87
d. Hak düşümü ve Zamanaşımı Süreleri.....	88
D. DENİZ DEYOLCUTAŞIMASÖZLEŞMELERİ.....	89
7. KARMA (ÇOKLU) TAŞIMALAR.....	101
8. MÜŞTEREK AVARYA.....	103
9. ÇATMA.....	104
10. KURTARMA.....	105
11. GEMİ ALACAĞI, DENİZ ALACAĞI, İHTİYATİ HACİZ VE CEBRİ İCRA.....	109
12. TAMAMEN KALDIRILAN HÜKÜMLER.....	131
13. DÜZENLENME YAPILMAMIŞ DENİZ TİCARET KONULARI.....	133
14. DENİZ TİCARET UYUŞMAZLIKLARINDA YARGI.....	135
KONFERANS YANSILARI.....	137





# 1. GİRİŞ

14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yeni Türk Ticaret Kanunu yayınlanmış bulunmaktadır. 1956 yılından bu yana uygulanan eski kanunun yerini almak üzere 1999 yılından itibaren başlatılan uzun çalışmaların sonucu olarak TBMM tarafından kabul edilmiş bu 6102 sayılı bu yeni Kanun 1.07.2012 tarihinde yürürlüğe girecektir.

Türk hukuk sisteminde deniz ticaret hukuku bağımsız bir kanun ile değil genel olarak ticaretin tüm alanlarını düzenleyen Ticaret Kanunu içerisinde düzenlenmektedir. Bu nedenle Türk Ticaret Kanunu yenilenmesi kendiliğinden deniz ticaret hukukun da yenilenmesi sonucuna yol açmıştır.

Deniz ticaret hukukun halen en eski ve yaygın olarak uygulamaya sahip uluslararası yeknesak kurallar manzumesi Hagues/Visby, (1924/1968) kurallarıdır. Bu kurallar deniz ticaret piyasasında arz ve talep koşulları bakımından "taşıyan" tarafın ağırlıklı olduğu dönemde kaleme alınmış ve "taşıyan" lehine kuralları ile o dönemin taşımacılık anlayışına göre deniz taşımasının "palangadan palanga'ya (tacke to tackle) bölümünü düzenleyen hükümlerdir. Bu kurallar birçok batı ülkesi hukukuna, bazen doğrudan kanunlar içerisinde alınması suretiyle bazen de onaylanmış uluslararası sözleşme metni olarak girmiştir. 1956 tarihli eski Ticaret Kanunumuz da 1924 Hagues kurallarını benimsemiş olan Alman hukukundan alınmış hükümleri ile dolaylı yoldan bu kuralların ülke-

miz bakımından da geçerli olmasını sağlamıştır. Bunun yanı sıra Türkiye 1924 tarihli Hagues kurallarını da ayrıca uluslar arası sözleşme olarak kabul etmiş ve iç hukukuna dahil etmiştir.

Zaman içerisinde "limandan limana" taşıma anlayışının gelişmesi, yeni devletlerin oluşumu, "taşıtan" ülkelerin çoğalması, deniz ticaret piyasasının arz ve talep dengelerinin değişerek "taşıtan"ların da önemli birer baskı gurubu haline gelmesi gibi nedenlerle yeni uluslararası eşya taşıma kuralları arayışı başlamış ve bunun sonucunda 1978 yılında bu isteklere uygun düzenlemeler getiren Birleşmiş Milletler "Hamburg Kuralları"nın yapılarak uluslararası kabule sunulmuştur. Ne var ki Hamburg Kuralları beklenen ilgiyi görmemiş, başta "taşıyan" konumundaki ülkeler olmak üzere geniş ve etkili bir uluslararası kabule hiç bir zaman kavuşamamıştır. Çoğunlukla da bazı konişmento klotlarında yapılan atıflar nedeniyle sözleşme hükmü olarak dolaylı ama zayıf bir uygulama alanına kavuşmanın ötesine geçememiştir. Hamburg Kurallarını benimsemeyerek uzak duran ülkelerden birisi de Türkiye olmuştur.

Deniz Ticaretinde Hagues/Visby'in ele aldığı "palangadan palangaya" (tackle to tacke) taşıma düzeninden "limandan limana" (port to port) taşıma düzenine geçilmesi ile bunu düzenleyen Hamburg Kuralları sonrasında taşımacılık anlayışı ve tekniği daha da gelişerek "kapıdan kapıya" (door to door) düzenine geçmekle gerek Hagues/Visby, gerekse Hamburg Kurallarının bu yeni taşıma yöntemi için yetersiz kaldığı düşüncesi ile yeniden uluslararası karma taşıma kuralları arayışı başlamıştır. Bunun sonucunda 1980 yılında Multimodal Eşya Taşımaları

Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu yapılmış ise de bu konvansiyon da tam bir ölü doğum olmuş ve hiçbir zaman hiçbir yerde yürürlük kazanamamıştır. Son olarak henüz uluslar arası hukuki düzeni karşılanamamış olan bu "kapıdan kapıya" taşıma ihtiyacının giderilmesi amacıyla 2009 yılında yine Birleşmiş Milletler tarafından (Uncitral) Rotterdam Kuralları hazırlanarak katılım ve imzaya açılmıştır. Hagues/Visby kurallarına göre "taşıyan"ı, Hamburg Kurallarına göre ise "taşıtan"ı daha az koruyan ve bu yönleri ile bir tür kısmi "uzlaşma metni" özelliği de taşıyan bu kurallar, Hagues, Hamburg ve Rotterdam şehirlerinin coğrafi konumlarından hareketle "Rotterdam'a dönüş" (back to Rotterdam) olarak tanımlanmaktadır. Henüz yürürlüğe girmemiş olan bu kuralların yakın bir gelecekte yürürlüğe girmesi beklenilmektedir.

Eski Ticaret Kanununun kaynağı olan Almanya ve onun da dayanağı olan Hagues/Visby kuralları daha ziyade "taşıyan" hakları konusunda daha duyarlı ve koruyucu olmakla kanunun bizde de kabul edilmesi yolu ile Türkiye de "taşıyan" ülkelere mahsus hukuksal düzenlemeye sahip olmuştur. Daha sonraki dönemde ortaya çıkan ve uluslar arası düzeyde yaygınlaşamayarak sınırlı uygulama alanı olan ve "taşıtan" hakları konusunda daha duyarlı ve koruyucu Hamburg Kuralları Türkiye tarafından kabul edilmemiştir. Bu tutumda da Türkiye'nin bir taraftan mevcut yasal düzenlemesi ile çelişkilerin doğmaması diğer taraftan gelişmekte olan "deniz ticaret sektörünün" desteklenmesi düşüncesi etkili olmuştur. Ancak Yeni Türk Ticaret Kanunu temel olarak eski kanundaki gibi Hagues/Visby düzenini esas alırken, içerisine Hamburg Kuralları ile Rotterdam Kurallarından esinlenen kuralla-

rın da serpiştirilmiş olması, Türkiye'nin yük bakımından da önemli bir ülke haline geldiğinin, uluslararası mal ticaretinin desteklemesi amacının da arttığı ve hatta bazıları yetkililerin ifadesi ile artık ağırlıklı olarak "taşıyan" değil "taşıtan" bir ülkeye dönüştüğünün göstergesi olarak kabul edilmektedir.

Doğrudan doğruya eşya taşımacılığına ilişkin kuralların gelişimi bu şekilde olurken, eşya taşımanın yanı sıra uluslararası düzeyde donatanın sorumluluğu, gemi mülkiyeti, gemilerin ihtiyati haczi, yolcu taşımacılığı, gemiler üzerindeki rehin hakları, çatma, denizde kurtarma gibi birçok sair ticari konularda da uluslar arası sözleşmeler yapılarak bunların yaygın bir şekilde yürürlüğe girmesi gündeme gelmiştir. İşte yeni Ticaret Kanununun konuya ilişkin hükümleri bazı hallerde, örneğin, yolcu taşıma (Atina/Londra 2002) , çatma (Brüksel 1910), kurtarma (Londra 1989) , gemilerin ihtiyati haczi (Cenevre 1999), gemi rehini (Cenevre 1993) konularında olduğu gibi bu uluslararası sözleşme metinlerini aynen kendi metni haline getirmek suretiyle, bazı hallerde ise, örneğin sorumluluğun sınırlandırılması (Londra 1976/1996) , petrol kirlenmesi sorumluluğu (Londra 1992) , müşterek avaryaya (York/Anvers) konularında olduğu gibi bu uluslararası kuralları metnine dahil etmek yerine bunlara açık atıflar yapmak suretiyle bunlara uygun düzenlemeler yapmıştır.

Elbette ki eski Ticaret Kanununun 54 senelik tatbikatı sırasında ortaya çözülmesi gereken birçok hukuki sorun çıkmış ; bunların bir kısmı fiili uygulama ile bir kısmı yargısal içtihatlar ile belli şekilde çözüme kavuşturulmuş, getirilen bazı çözümlerin tartışılmasına günümüze

kadar devam edilmiş ve bazı konular ise tamamen çözümsüz kalmayı sürdürmüştür. Yeni kanunun yapılması sırasında gerek bu tartışmalardan, gerek yargısal uygulamalardan oldukça yararlanılmış ise de bazı sorun kaynağı düzenlemeler ise aynen korunmuş gözükmektedir.

Öte yandan yeni kanun, eski kanunun bazı ifadelerini daha netleştirmek, düzeltmek, günümüz diline uyarlamak amacı ile aynı düşünce ve ifadeleri birçok yerde yeniden veya yeni bir biçimde formüle etme gayretine de girmiş ve bunda oldukça başarılı olmuştur.

Sistematik bakımından ise eskiden 5 kitaptan oluşan ve 4 ncü kitabında Deniz Ticaretini düzenleyen Türk Ticaret Kanunu yeni versiyonunda 6 Kitaba ayrılmış ve Deniz Ticareti yeni kanunun 5 nci kitabında düzenlemiştir. Yeni kanunda bir fazla kitabın yer almış olmasının sebebi eski Kanunda ayrı bir kitap olarak düzenlenmemiş olan genel "Taşıma İşleri"nin yeni kanunda 4 ncü kitap olarak düzenlenmiş olmasıdır. Kanun, Deniz Ticareti kitabı içerisinde de ayrıca yeni sistematik değişiklikleri yapmış bulunmaktadır.

Biz bu çalışmamızda yeni Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticaretine ilişkin tüm düzenlemelerini ele almayacağız. Buna zaman ve yer yetmeyeceği gibi böyle bir girişim "yeni kanunla getirilen değişiklikler" konusu aşarak tüm "deniz ticareti hukuku"nun yeniden incelenmesini ve yazılmasını zorunlu kılardı. Bu nedenle bu çalışmada yeni kanunda aynen veya yeni ifadeleri ile korunmuş olan eski kanunun kurallarını değil sadece ve ana hatları ile getirilen temel yenilikler ve yapılan temel değişiklikler ele alınacaktır. Elbette ki çalışmamız bizi yeni Ticaret Kanununun Deniz Ticareti başlıklı 5 nci kitabı ile sınırlı

kalmayıp, yeni kanunun başka başlıkları altında düzenlenmiş ve deniz ticareti bakımından yaygın uygulaması olan acentelik, karma taşımalar ile yeni Borçlar Kanunu ile getirilen "genel işlem şartları" gibi konuları da içerisine almaya yöneltmiş bulunmaktadır. Bu çalışmamızda değinilen konular ana hatlarıyla ve özellikle hukukçu olmayan deniz ticareti uygulamacılarının dikkatlerini çekmek üzere temel başlıklar halinde işaret edilmiş ise de daha ziyade hukuk uygulamacıları ve ayrıntıları da izlemek isteyenler bakımından getirilen temel yenilikler ve yeni kavramlar küçük puntolarla metin içerisine monte edilmiştir.

---

## 2. ACENTELİK

- Eski Ticaret Kanunumuzda "acentelik" kurumu genel olarak tüm acenteleri kapsayacak şekilde düzenlenmiş idi. Bu uygulama sırasında önce turizm acenteleri, bilahare gemi acenteleri ve son olarak da sigorta acenteleri hakkında özel düzenlemeler yapılmış ve bu tür acentelikler için bazı konularda farklı bazı kurallar getirilmiştir. Bu nedenle de bu düzenlemelerin TTK bakımından tartışılması gündeme gelmiştir. Bu nedenle yeni Ticaret Kanunu taşıma, deniz ticareti, sigorta ve turizm acenteleri hakkında yapılan özel düzenlemeleri saklı hale getirerek (md. 102/3) bu düzenlemelerin TTK ile uyumu tartışmalarına son vermiştir. Ancak burada altı çizilmesi gereken husus, turizm ve sigorta acentelerinin hukuki statüsü kanun düzeyindeki metinlerle düzenlenmiş iken, deniz acenteleri için kullanılan norm türünün idari işlem niteliğindeki yönetmelik düzeyinde kalmış olmasıdır.

- Acentelerin ücrete hak kazandıran işlemleri yeni kanunla genişletilerek tanımlanmıştır (md. 113). Eski kanunda sadece yapılan aracılık işleri acentelik ilişkisinin mevcut olduğu süre içerisinde olmak kaydıyla ücrete tabi iken yeni düzenleme ile acentenin yapacağı "pazarlama, tanıtım" olarak adlandırılabilir müşteri kazanma faaliyetleri ile acentelik ilişkisi sırasında yapılmış işlerin sonuçları bu ilişkinin sonra ermesinden sonra çıktığı hallerde de acente ücrete hak kazanmaktadır. Keza acenteye tahsil ettiği meblağ üzerinden bir tahsil komisyonu ödenilmesi de öngörülmüştür.

- Eski kanunda ücrete hak kazanma anı aracılık edi-

len sözleşmenin akdi anı iken yeni kanunda kural "kurlan işlemin yerine getirilmesi", yani ifaya başlanması anı olmuştur. Yeni düzenleme ile aracılık edilen sözleşmeyi taraflardan birisi ifa etmiş ise ücret hakkı doğacaktır. İfa etmeme acentenin müvekkilinden kaynaklanıyorsa ücret hakkı yine söz konusudur. Ancak ifa etmeyen 3. şahıssa ve onun sözleşmeyi ifa etmeyeceği kesin ise acentenin ücret hakkı doğmaz. Ancak yeni kanun bir maddesinde (md.114) ücrete hak kazanma anını işlemin ifası anı olarak düzenlerken bir başka maddesinde ücrete hak kazanma anı olarak eski kanundaki düzenlemeyi tekrar ederek 3 ay olarak düzenlemektedir. Muhtemelen bir unutkanlık sonucu olan bu çelişkinin giderilmesi gerekli gözükmektedir.

- Eski Ticaret Kanunumuza göre acentelik sözleşmesinin sona ermesi halinde müvekkiline yıllar boyunca acentelik hizmeti vererek ona ticari pazar yaratmış, tanıtımını yapmış acenteye geçen yıllar içerisinde verdiği bu hizmetleri karşılığında bir hak tanımamakta idi. Yeni Ticaret Kanunu ile acentelik sözleşmesinin sona ermesinde uğraması muhtemel ekonomik kayıplara karşı bir denkleştirme esasını getirilmiş bulunmaktadır (md.122). Buna göre :

*(1) Sözleşme ilişkisinin sona ermesinden sonra;*

*a) Müvekkil, acentenin bulunduğu yeni müşteriler sayesinde, sözleşme ilişkisinin sona ermesinden sonra da önemli menfaatler elde ediyorsa,*

*b) Acente, sözleşme ilişkisinin sona ermesinin sonucu olarak, onun tarafından işletmeye kazandırılmış müşterilerle yapılmış veya kısa bir süre içinde yapılacak olan işler dolayısıyla sözleşme ilişkisi devam etmiş olsaydı elde edeceği ücret isteme hakkını kay-*



*bediyorsa ve*

*c) Somut olayın özellik ve şartları değerlendirildiğinde, ödenmesi hakkaniyete uygun düşüyorsa,*

*acente müvekkilden uygun bir tazminat isteyebilir.*

*(2) Tazminat, acentenin son beş yıllık faaliyeti sonucu aldığı yıllık komisyon veya diğer ödemelerin ortalamasını aşamaz. Sözleşme ilişkisi daha kısa bir süre devam etmişse, faaliyetin devamı sırasındaki ortalama esas alınır.*

*(3) Müvekkilin, feshi haklı gösterecek bir eylemi olmadan, acentede sözleşmeyi feshetmişse veya acentenin kusuru sebebiyle sözleşme müvekkil tarafından haklı sebeplerle feshedilmişse, acente denkleştirme isteminde bulunamaz.*

*(4) Denkleştirme isteminden önceden vazgeçilemez. Denkleştirme istem hakkının sözleşme ilişkisinin sona ermesinden itibaren bir yıl içinde ileri sürülmesi gerekir.*

*(5) Bu hüküm, hakkaniyete aykırı düşmedikçe, tek satıcılık ile benzeri diğer tekel hakkı veren sürekli sözleşme ilişkilerinin sona ermesi hâlinde de uygulanacaktır.*

- Çoğunlukla akdedilen acentelik sözleşmelerinde, sözleşmenin sona ermesinden sonra acentenin faaliyetine devam etmesi akdi sona erdiren müvekkili bakımından muhtemel bir haksız rekabet sayılarak acentelere belli süre faaliyette bulunma yasağı getirilmektedir. Bu durum ise asli görevi acentelik olan bir kuruluşu müvekkili ile sözleşmesi sona erdi diye adeta ticaretten men etmeye zorlamakta idi. İşte bu durum karşısında Yeni Ticaret Kanununda acentelik sözleşmesinin sona ermesinde acentenin aynı işe devam etmesi nedeniyle doğan haksız-rekabet konusu denkleştirme esasını da kapsayan yeni kurallara bağlanmıştır (md.123). Buna göre :

*(1) Acentenin, işletmesine ilişkin faaliyetlerini, sözleşme ilişkisinin sona ermesinden sonrası için sınırlandıran anlaşmanın yazılı*

*şekilde yapılması ve anlaşma hükümlerini içeren ve müvekkil tarafından imzalanmış bulunan bir belgenin acenteye verilmesi gerekir. Anlaşma en çok, ilişkinin bitiminden itibaren iki yıllık süre için yapılabilir ve yalnızca acenteye bırakılmış olan bölgeye veya müşteri çevresine ve kurulmasına aracılık ettiği sözleşmelerin taalluk ettiği konulara ilişkin olabilir. Müvekkilin, rekabet sınırlaması dolayısıyla, acenteye uygun bir tazminat ödemesi şarttır.*

*(2) Müvekkil, sözleşme ilişkisinin sona ermesine kadar, rekabet sınırlamasının uygulanmasından yazılı olarak vazgeçebilir. Bu hâlde müvekkil, vazgeçme beyanından itibaren altı ayın geçmesiyle tazminat ödeme borcundan kurtulur.*

*(3) Taraflardan biri, diğer tarafın kusurlu davranışı nedeniyle haklı sebeplerle sözleşme ilişkisini feshederse, fesihden itibaren bir ay içinde rekabet sözleşmesiyle bağlı olmadığını diğer tarafa yazılı olarak bildirebilir.*

*(4) Bu maddeye aykırı şartlar, acentenin aleyhine olduğu ölçüde geçersizdir*

- Acenteler aleyhine açılan davalar eski Ticaret Kanunu uygulamasında uzun tartışmalara ve haksız uygulamalara yol açmış idi. Özellikle deniz ticareti alanında faaliyet gösteren acenteler bakımından çok ciddi haksızlıklar doğmuş, birçok acente haksız yere iflas durumuna düşmüş idi. Zira kanunda yer alan, aracılık ettikleri sözleşmelerin ifasından doğan uyuşmazlıklarda acentelere dava açılacağı ve tebligat yapılabileceği yönündeki hükümler mahkemelerce müvekkillerinin kusur ve eylemleri nedeniyle acenteler aleyhinde hüküm kurulmasına yol açmış idi. Büyüyen haksızlıklar ve tartışmalar sonucunda Yargıtay konuyu kesin ve net olarak doğru bir çözüme kavuşturarak, müvekkillerinin eylemleri nedeniyle acentelere doğrudan doğruya değil ancak müvekkillerine "izafeten" dava açılacağı ve müvekkilleri hakkında

kurulan mahkeme hükümlerinin acenteler hakkında uygulanamayacağını kararlaştırdı ve bu uygulama kesin bir istikrara kazandı. İşte bu uygulamaya göre oluşan yeni hukuki durumun yasallaşması amacıyla konu hakkında yeni hüküm getirilerek mahkemelerce verilecek hükmün acentenin değil onun müvekkili hakkında kurulması esası getirilmiştir (md.105/3). Buna göre :

*"Acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye'de açılacak olan davalar sonucunda alınan kararlar acentelere uygulanamaz".*

- Kanımızca yine de eski kanun'un uygulanması döneminde olduğu gibi, müvekkillerine "izafeten" açılmayan ve doğrudan doğruya acentelere yöneltilen davaların "husumetten" reddi uygulaması devam etmelidir. Yapılan bu değişiklik uygulamaya uygun ve olumlu ise de kanımızca daha iyi formüle edilebilirdi.

### 3. GEMİ, GEMİ MÜLKİYETİ, GEMİ SİCİLİ

- Yeni Ticaret Kanununda gemi'nin tanımı yapılırken eski kanundaki "denizde hareket " etme kriteri yerine iç su taşımacılığını da kapsayacak şekilde "suda hareket" ibaresi kullanılmıştır.(md.931). Böylece suda hareket eden tanıma uygun araçlar da gemi kapsamı içerisine alınmış olmaktadır.

- Yine gemi tanımı yapılırken de eski Ticaret Kanunundaki "tekne" ibaresi terk edilerek yerine "araç" ibaresi kullanılmış (md.931) ve böylece tekne vasfında olmayan ama yasal tanıma uygun diğer su araçları da gemi kapsamı içerisine alınmış olmaktadır.

- Bunun gibi aynı tanım bakımından eski kanundaki "kazanç" elde etme kriteri de yeni kanunda "ekonomik menfaat" elde etme şekline dönüştürülmüştür (md. 931).

- Özellikle bayrak çekme ilgili olarak eski kanunda yer almış olan ceza hukuku hükümleri yeni kanunda da korunmuş ancak yaptırımları güncelleştirilerek arttırılmıştır. (md. 947-953).

- Türk Bayraklı bir geminin yetkili makam izni ile en az bir yıl süre ile yabancı bayrak çekmesi izninin eski kanunda iki yıl olan azami süresi kaldırılarak yabancı bayrağa bırakma sözleşmesi süresinin tümünü kapsayabilecek şekilde sınırsız bir hale getirilmiştir (md.941). Böylece eskiden iki yıldan uzun süre için izin verilemeyen bu yabancı bayrağa bırakma sözleşmelerinde artık daha uzun süre için de izin verilmesi imkanı doğmuştur.

- Yeni ticaret kanunu bakımından gerek Türk gerekse yabancı bayraklı gemiler ilke olarak "taşınır" mal olarak kabul edilmiş (md.936, md. 997) ve menkul mallara ilişkin hükümlere tabi tutulmuştur. Ancak gemilerin özellikleri itibarıyla bilhassa üzerlerinde rehin ve ipotek kurulmasının hükümleri bakımından istisnai olarak taşınmaz hükümlerine tabi tutuldukları haller mevcuttur. (md. 937)

- Yapı sicili genelleştirilerek eski kanunda olduğu gibi sadece "haciz" ve "ipotek" hallerine bağlı olarak değil malikin istemi üzerine "genel olarak" da mülkiyete aleniyet kazandırmak üzere tescili öngörülerek gemi inşa ve finans sektörü ihtiyaçlarını karşılamak istenilmiştir (md.986).

- Yeni Ticaret Kanununda, "taşınır mal" sayılmasının bir sonucu olarak gemi mülkiyetinin nakli için teslim ve zilyetlik devri zorunlu hale getirilmiştir (md.1001). Satış sözleşmesinin yazılı ve noterden tasdikli olması veya sicil memuru huzurunda yapılması öngörülmüştür. Böylece gemi satış sözleşmesine resmi şekil şartı gelmiş olmaktadır. Daha önceki eski düzenlemede gemi satış sözleşmesi ve gemi mülkiyetinin devri herhangi bir şekle bağlı olmadığından birçok uygulama sorunu doğmakta idi. Burada dikkat edilmesi gereken husus uluslararası uygulamada MOA olarak adlandırılan sözleşmenin değil, bunun bir eki ya da uzantısı olan bill of sale (satış senedi) nin resmi şekilde olması aranılması keyfiyettir.

- Gemi mülkiyetinin gemi yolculuk sırasında iken devredilmiş olması halinde, aksine sözleşme hükmü olmaması halinde o yolculuğun kar ve zararının gemiyi iktisab edene ait olacağı ilkesi yeni bir kural olarak kabul

edilmiştir. (md. 1002/3)

- Eski Ticaret Kanunu uygulaması döneminde yapı halindeki geminin malikinin kim olacağı tartışmaları söz konusu olmakta idi. Genellikle Borçlar Kanunu'nun istisna akdi esaslarından hareketle aksine sözleşme yoksa yapının tamamlanarak ve fiilen teslim edilmek suretiyle mülkiyet nakli gerçekleşinceye kadar yapı malikinin inşa eden olduğu benimsenmekte idi. Yeni Ticaret Kanununda bu uygulama tam tersine çevrilerek aksi sözleşme ile belirlenmemişse yapı halindeki geminin maliki "iş sahibi" olup, inşaatçının veya tersanenin yapı üzerinde kanuni ipotek hakkının varlığı tanınmıştır. (md.987, md.990, md.992).

- Yeni düzenlemede geminin ziyayı gemi mülkiyetinin de ziyayı sayılmıştır (md.1003). Ancak geminin enkazın doğuracağı taşınır mülkiyeti hakları ile sorumlulukları (enkaz kaldırma, çevre koruma vb) gemi malikini bağlamaya devam edecektir. Buradan hareketle bundan böyle batık ve yararlanılabilir niteliği bulunmayan enkazların sahipsiz kaldığı sonucuna varılabilecektir. Kanımızca bu hukuki bakımdan tartışmalı bir durumdur. Zira gemi malikinin mülkiyeti terk (abandon) iradesi olmaksızın mülkiyetinin kaldırılması kolay izah edilebilir durum değildir.

- Gemi üzerinde intifa hakkı kurulması hiçbir koşulla bağlı olmaksızın serbest hale getirilmiştir (md. 1059)

- Yeni kanuna göre gemi (veya yapı) ipoteği sözleşmesi ve gemi üzerinde intifa hakkı kurulması sözleşmesinin noterden veya sicil memuru önünde yapılması zorunludur. Böylece bu tür sözleşmeler için zaten var olan resmi şekil şartı uyarınca bu işlemlerin sicil memurunca

yapılabilmesi de öngörölmüş bulunmaktadır (md.1015/2). Aslında bu sözleşmelerin gemi sicil memuru önünde yapılma konusu, eski kanunda bulunmamasına rağmen Sicil Tüzüğünde de vardır. Fakat vergi (damga vs) gibi mali hususlarla ilgili uygun düzenleme olmadığından fiili uygulaması yapılamamaktadır. Bu alt yapı düzenin kurulmaması halinde getirilen yeniliğin yine aynı nedenle işlememe ihtimali bulunmaktadır.

- Gemi ipoteği kapsamında "navlun" çıkartılmıştır (md.1020)

- Türk gemi siciline kayıtlı bir geminin yurt dışında cebri icra yolu ile satılması halinde geminin Türk sicilinden de silinmesi için bu satışın en az 30 gün önceden Türk gemi siciline, sicildeki malikine ve sicilde kayıtlı hak ve alacakların sahiplerine bildirilmiş olması ve satışın Türkiye düzeyinde dağıtılan bir gazetede ilanı zorunludur (md.965/3, 1350).

## 4. DONATAN VE SORUMLULUĞU

- Donatan gemi adamları fiilinden sorumluluğuna "kılavuz" da eklenmiştir (md.1062) (mecburi sevk kılavuzu hariç). Yeni bir kural olarak getirilen bu düzenleme özellikle çatma, haksız fiil, çevre kirlenmesi durumlarında uygulama alanı bulabilecektir. Ancak "taşıyanın" gemi adamlarının teknik kusurundan sorumsuzluğu ilkesi yeni Ticaret Kanununda da (md.1180) devam ettiğine ve taşıyanın sorumluluğuna dair hükümlerin yeni bir kavram olarak kabul edilen ve gerçekte donatan olan "fiili taşıyan" hakkında da geçerli olması kabul edildiğine (md. 1191/2) göre kanımızca bu düzenlemenin navlun sözleşmesi açısından pratikte pek fazla bir anlamı da kalmamış olmaktadır. Bu hükme göre donatanın (taşıyanın) kılavuz kaptanın fiilinden sorumluluğu sadece, mesela kılavuz'un yüke özen borcundaki ticari kusuru sebebiyle doğan zararlar bakımından söz konusu olacaktır. Ama gerçekte ise kılavuz kaptanın da genellikle yükle bir işi ve ilişkisi olmamaktadır.

- Yeni Kanunla Donatanın sorumluluğu sistemi tamamen değiştirilmiştir. Bu durum kanımızca yeni kanunun getirdiği en büyük reformlardan birisidir. Eski kanunda yer alan ve dünyada nerede ise uygulaması kalmamış bulunan "mahdut aynı mesuliyet" (deniz serveti ile sorumluluk) kaldırılmış ve ilke olarak Borçlar Kanunundaki genel şahsi malvarlığı ile sorumluluk esası getirilmiştir. Ancak T.C. nin taraf olduğu uluslararası sorumluluğun sınırlandırılması



sözleşmelerine (Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme - Londra 1976) ve (1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme- Londra 1996) göre donatanın (ve/veya taşıyanın, işletenin, kaptanın) sorumluluklarını sınırlandırılmasını isteme hakkı tanınmıştır (md. 1062/2), (md.1089/4), (md.1328 vd.). Buna göre yeni sistemde sınırsız şahsi sorumluluk esas olup sınırlandırma ise ancak istenilen koşulların varlığına ve talebe bağlı olarak sorumluluğa yol açan olaya ve geminin türüne göre geminin tonajı başına belli bir meblağ ile sınırlandırılma biçiminde gündeme gelebilecektir. Kurulan bu yeni sisteme göre petrol kirliliği dışı sorumluluklarda , sınırlama isteyen taraf bunu mahkeme huzurunda talep etmelidir. Bu talep doğrudan sınırlama şeklinde olabileceği gibi, mahkeme nezdinde bir fon kurulması şeklinde de olabilecektir. Bu sınırlama hakkı yabancı-lık unsuru taşımayan (Türk gemileri) hallerde de aynı şekilde uygulanacaktır. Diğer bir deyişle uluslararası metin kuralları tamamen ulusal ilişkilere de yaygınlaştırılmıştır. Buna karşılık petrolden kaynaklanan sorumluluk bakımından zaten kurulmuş uluslar arası bir fon mevcut olup, husumet buraya yöneltilecek ve sınırlama ölçülerinde fon sorumluluğun muhatabı olacaktır.

Sorumluluk sınırlandırılmasına ilişkin kurallar şu şekildedir :

*1996 PROTOKOLÜ İLE YAPILAN DEĞİŞİKLİLERE GÖRE  
DENİZ ALACAKLARINA KARŞI MESULİYETİN SINIRLANDIRIL-  
MASI HAKKINDA 1976 TARİHLİ MİLLETLERARASI SÖZLEŞME*

*BİRİNCİ BÖLÜM : SINIRLAMA HAKKI*

*Madde — 1*

*Mesuliyetlerini sınırlamağa hakkı olan şahıslar*

*1. Aşağıda açıklanan anlamda gemi malikleri ile yardımda bulunanlar, 2 nci maddede yazılı alacaklara karşı mesuliyetlerini işbu sözleşme hükümleri uyarınca sınırlandırabilirler.*

*2. "Gemi maliki" sözü deniz gemisinin malikinden başka çarterer, donatan ve işleticisini de ifade eder.*

*3. "Yardımda bulunan" dan maksat ise, kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişilerdir. Bu faaliyetler, 2 nci maddenin 1 inci paragrafının (d), (e) ve (f) bentleriyle yazılı faaliyetleri kapsar.*

*4. İkinci maddede yazılı alacaklardan biri gemi maliki veya yardımda bulunanın fiil, ihmâl ve kusurlarından mesul bulunduğu herhangi bir şahsa karşı ileri sürüldüğü takdirde bu şahıs da işbu sözleşmede öngörülen mesuliyet sınırlamasından faydalanmak hakkını haizdir.*

*5. Bu sözleşmede "gemi malikinin mesuliyeti" tabiri, bizzat gemiye yöneltilen bir takipten doğan mesuliyeti de kapsar.*

*6. Bu sözleşme hükümleri uyarınca sınırlamaya tabi alacaklar bakımından mesuliyeti sigorta etmiş bulunan sigortacı, bizzat sigortalı ile aynı ölçüde omak üzere sözleşme hükümlerinden faydalanmak hakkını haizdir.*

*7. Sınırlı mesuliyete dayanılması mesuliyetin kabulü anlamına gelmez.*

*Madde —2*

*Sınırlamaya tabi alacaklar*

*1.3 ve 4 üncü maddeler saklı olmak üzere aşağıdaki alacaklar,*

*mesuliyetin*

*temeli ne olursa olsun, mesuliyet sınırlamasına tabidirler:*

*a) Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak vukubulan ölüm, yaralanma, (liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararlar dahil olmak üzere) her türlü eşya veya ve hasarı ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar;*

*b) Deniz yolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında vaki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar;*

*c) Akitten doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlalinden neşet eden ve geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak vukubulan diğer bütün zararlardan doğan alacaklar;*

*d) Batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş; veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar;*

*e) Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar;*

*f) Sorumlu şahsın bu sözleşme hükümleri uyarınca mesuliyetini sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin başkaca sebep oldukları zararlar yüzünden sorumlu şahıstan gayri bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklar.*

*2. Birinci paragrafta yazılı alacaklar, rücu hakkına veya bir garantiye dayanmayan, akdi veya gayri akdi bir davaya konu olsalar da mesuliyet sınırlamasına tabidirler. Şu kadar ki, 1 inci paragrafın (d), (e) ve (f) bentleri şümulüne giren alacaklar, mesul şahıs ile akdedilmiş bir sözleşmeden doğan ücrete ilişkin oldukları nispette mesuliyet sınırlamasına tabi değildirler.*

*Madde — 3*

*Sınırlamadan hariç bırakılmış olan alacaklar*

*Bu sözleşme hükümleri aşağıdaki alacaklara uygulanmaz :*

*a) Eğer yürürlükte ise, değiştirilmiş 1989 Kurtarma Yardım Hak-*

*kında Uluslar arası Sözleşmenin 14'ncü maddesi kapsamında özel tazminat için herhangi bir alacak da dahil kurtarma yardım alacakları ile müşterek avarya garame alacakları;*

*b) Hidrokarbonlar (akaryakıtlar) ile kirlenmeden neşet eden zararlardan mesuliyete dair 23/11/1969 tarihli milletlerarası sözleşme ile yürürlükte olan tadil ve ekleri anlamında olmak üzere hidrokarbonlarla kirlenmeden ileri gelen zararlardan doğan alacaklar;*

*c) Nükleer zararlardan mesuliyetin sınırlanmasını düzenleyen veya yasak eden bütün milletlerarası sözleşmeler veya milli kanunlara tâbi olan alacaklar;*

*d) Nükleer gemi malikine karşı nükleer zararlardan doğan alacaklar;*

*e) Gemi maliki veya yardımda bulunan ile müstahdemleri arasında mün'akit hizmet sözleşmesini düzenleyen kanun hükümlerine göre gemi maliki veya yardımda bulunanın söz konusu alacaklara karşı mesuliyetini sınırlamak hakkını haiz olmaması veya ancak 6 ncı maddede öngörülenden yüksek bir meblağla sınırlayabilmesi halinde gemi maliki veya yardımda bulunanın, görevleri gemi hizmetlerine veya kurtarma ve yardım faaliyetlerine ilişkin olan müstahdemlerinin alacakları ile bunların mirasçılarının, haleflerinin veya. bu gibi alacakları ileri sürmeğe hakkı bulunan diğer şahısların alacakları.*

#### *Madde — 4*

##### *Sınırlama hakkını kaldıran hareketler*

*Şahsi fiil veya ihmalden ileri gelen zarara kasden yahut cüretkarane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olduğu ispat olunan sorumlu kişi mesuliyetini sınırlama hakkını haiz değildir.*

#### *Madde — 5*

##### *Alacakların mahsubu*

*Bu sözleşme hükümleri gereğince mesuliyetini sınırlama hakkı bulunan bir kimsenin alacaklısına karşı aynı olaydan doğma (mukabil) bir alacağı mevcut olursa, onların bu karşılıklı alacakları*

*birbiri ile mahsup edilir ve sözleşme hükümleri ancak çıkacak bakiye hakkında uygulanır.*

Bu kurallara göre donatan (geminin sahibi, işleteni, kiracısı, kaptanı ve gemi adamları, kurtararı ve sigortacısı ile birlikte) geminin cinsi, tonajı, yolcu adedi vb. unsurlara göre Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) olarak hesaplanacak bir kritere göre sorumluluklarının sınırlandırılmasını talep hakkına sahip olmaktadır. Bu sınırlandırma dilendiği takdirde her olay ve dava içerisinde ileri sürülecek bir talep olabileceği gibi, yetkili İstanbul Mahkemesi nezdinde bir "sınırlama fonu" oluşturulmak ve tüm dava ve taleplere bu fonu muhatap etmek şeklinde olabilecektir. Belirlenen sorumluluk sınırları, aynı olaydan doğarak ileri sürülen bütün alacakların tümüne garame esasına göre uygulanır.

Sınırlama esasları şu şekilde olacaktır :

*Madde — 6*

*Genel Sınırlar*

*11. Aynı olaydan doğan ve 7. maddede yazılı olanlar dışında kalan alacaklar hakkında mesuliyet sınırları aşağıdaki şekilde hesaplanacaktır:*

*(a) Ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında:*

*(i) 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 2 milyon hesap birimi,*

*(ii) tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı*

*meblağa ilave olarak ayrıca:*

2,001 tondan 30,000 tona kadar beher ton için 800 hesap birimi;

30,001 tondan 70,000 tona kadar beher ton için 600 hesap birimi; ve

70,000 tondan yukarı beher ton için 400 hesap birimi,

(b) diğer bütün alacaklar hakkında,

(i) 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon hesap birimi;

(ii) tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca:

2,001 tondan 30,000 tona kadar beher ton için 400 hesap birimi;

30,001 tondan 70,000 tona kadar beher ton için 300 hesap birimi; ve

70,000 tondan yukarı beher ton için 200 hesap birimi.

2. Birinci paragrafın (a) bendi uyarınca hesaplanan meblağ, bu bentte yazılı

alacakları tam olarak karşılamağa yetmediği takdirde, birinci paragrafın (b) bendi

gereğince hesaplanan meblağ aynı paragrafın (a) bendinde yazılı alacakların ödenmeyen bakiyesini karşılamak için kullanılabilir ve işbu ödenmemiş bakiye birinci paragrafın (b) bendinde yazılı alacaklarla birlikte garameye katılır.

3. Ölüm veya yaralanmadan doğan alacakların 2 nci paragraf uyarınca haiz

oldukları haklara halel gelmemek kaydıyla sözleşmede taraf olan bir devlet milli kanunlarında liman tesislerine, havuzlarına,

seyrüsefere elverişli su yollarına ve seyir yardımcı tesislerine verilen zararlardan doğan alacaklara 1 inci paragrafın (b)

bendinde yazılı sair alacaklara nispetle, milli kanunda öngörül-  
düğü veçhile, öncelik

taniyabilir.

4. Bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut münhasıran kur-  
tarma ve yardım hizmetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile  
ilgili olarak faaliyet göstermek

suretiyle yardımda bulunan her şahsın mesuliyet sınırı, 1500  
tonilato esasına göre

hesaplanır.

5. Bu sözleşme bakımından gemi tonajı, Gemilerin Ölçülmesine  
dair 1969 tarihli Milletlerarası Sözleşmenin (1) numaralı ekinde  
gayri safi gemi tonajının ölçülmesi hakkında öngörülen kaideler  
uyarınca tayin olunur.

Madde - 7

Yolcuların alacaklarına uygulanacak sınırlar

1. Bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından ne-  
şet eden ve aynı olaydan kaynaklanan alacaklarda gemi malikinin  
mesuliyetinin sınırı 175,000 Hesap Biriminin geminin resmi bel-  
gesine göre geminin taşımasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpıl-  
masından elde edilen meblağ kadar olacaktır.

2. Bu madde açısından "bir geminin yolcularının ölüm veya ya-  
ralanmasından

neşen eden alacaklar" sözleri:

a) Bir yolcu taşıma mukavelesine müsteniden, veya

b) Bir navlun sözleşmesine konu olan bir taşıt veya canlı hay-  
vanlara, taşıyanın muvafakatiyle, refakat etmek suretiyle,

söz konusu gemide taşıyan her hangi bir şahıs tarafından veya  
onun hesabına ileri

sürülen alacakları ifade eder.

*Madde — 8**Hesap birimi*

1. 6 ve 7 nci maddelerde yazılı hesap birimi, Milletlerarası Para Fonu tarafından tarif olunan Özel Çekme Hakkı'dır. 6 ve 7 nci maddelerde zikrolunan meblağlar, sınırlı mesuliyetin ileri sürüldüğü devletin milli parasına çevrilir; çevirme işi mesuliyet fonunun tesis olunduğu, ödemenin yapıldığı veya bu devlet kanunları uyarınca eş değerde bir teminatın gösterildiği tarihteki milli para değerine göre yapılır. Sözleşmede taraf ve Milletlerarası Para Fonuna üye olan bir devletin milli parasının özel çekme hakkı olarak değeri, Milletlerarası Para Fonu tarafından söz konusu tarihte kendi iş ve muamelelerinde uygulanan değerlendirme usulüne göre tayin olunur. Sözleşmede taraf olmakla beraber Milletlerarası Para Fonu Üyesi olmayan

bir devletin milli parasının özel çekme hakkı olarak değeri ise bu devlet tespit edilen tarzda hesap olunur.

2. Bununla beraber, Milletlerarası Para Fonu üyesi olmayan ve mevzuatı da 1. paragraf hükümlerinin uygulanmasına cevaz vermeyen Devletler, Sözleşmenin onaylama, kabul veya uygun bulma şartına bağlı olmaksızın imzası esnasında yahut onaylama, kabul, uygun bulma veya katılma sırasında veya bunları takip eden herhangi bir zamanda, işbu Sözleşmede öngörülen ve ülkelerinde uygulanacak olan mesuliyet sınırlarının aşağıdaki şekilde tespit edileceğini beyan edebilirler:

(a) 6. maddenin 1. paragrafının (a) bendi hakkında:

(i) 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 30 milyon para birimi;

(ii) tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı

meblağa ilave olarak ayrıca:

2,001 tondan 30,000 tona kadar beher ton için 12,000 para birimi;



30,001 tondan 70,000 tona kadar beher ton için 9,000 para birimi; ve

70,000 tondan yukarı beher ton için 6,000 para birimi; ve

(b) 6. maddenin 1. paragrafının (b) bendi hakkında:

(i) 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 15 milyon para birimi;

(ii) tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı

meblağa ilave olarak ayrıca:

2,001 tondan 30,000 tona kadar beher ton için 6,000 para birimi;

30,001 tondan 70,000 tona kadar beher ton için 4,500 para birimi; ve

70,000 tondan yukarı beher ton için 3,000 para birimi; ve

(c) 7. maddenin 1. paragrafı hakkında ise 2,625,000 para biriminin geminin resmi belgesine göre geminin taşınmasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde edilen meblağ kadar 6. maddenin 2. ve 3. paragrafları bu paragrafın (a) ve (b) bentlerine tekabül eden şekilde uygulanır.

3. İkinci paragrafta zikrolunan para birimi 900/1000 ayarında altmışbeşbuçuk

miligram altına tekabül eder. Bu meblağın milli paraya çevrilmesi, tahvilin vukubulduğu devletin milli mevzuatına göre yapılır.

4. Birinci paragrafın son cümlesinde zikredilen hesap ile üçüncü paragrafta sözü edilen tahvil işlemleri o tarzda yapılmalıdır ki, sözleşmede taraf olan devletin milli parası ile de, imkan nispetinde, sözleşmenin 6 ve 7 inci maddelerinde hesap birimi ile gösterilen aynı reel değer ifade edilmiş olsun. Taraf devletler sözleşmenin onay, kabul veya tasvibi şartına bağlı olmaksızın imzası esnasında

yahut sözleşmenin 18 nci maddesinde öngörülen evrakın tevdi sırasında ve hesap metotlarında veya milli paralarının hesap birimi veya para birimi bakımından kıymetinde bir değişiklik meydana geldikçe 1 inci paragraf uyarınca hesap metotlarını veya 3 üncü paragraf gereğince yapılan tahvil sonuçlarını tevdi merciine bildirmekle mükelleftirler.

*Madde — 9*

*Alacaklılar arasında garame*

1. Altıncı madde gereğince tayin edilen mesuliyet sınırları, aynı olaydan doğan ve aşağıdaki şahıslara karşı ileri sürülen bütün alacakların tümüne uygulanır:

a) Birinci maddenin 2 nci paragrafında yazılı şahsa veya şahıslar ve bunların

fiil, ihmâl ve kusurlarından mesul buldukları bütün kişiler; veya,

b) Gemisinden kurtarma veya yardım hizmetleri ifa eden gemi maliki ile

aynı gemiden faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan veya bulunanlar, ve

fiil, ihmâl ve kusurlarından bu şahsa veya şahısların mesul buldukları bütün kişiler;

c) Bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut münhasıran kurtarma ve yardım hizmetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan veya bulunanlar ile bu veya bunların fiil, ihmâl ve kusurlarından sorumlu buldukları bütün kişiler.

2. Yedinci madde gereğince tayin edilen mesuliyet sınırları, 1 inci maddenin 2 nci paragrafında yazılı şahıs veya şahıslar ile bu veya bunların fiil, ihmâl ve kusurlarından sorumlu buldukları bütün kişilere karşı 7 inci maddede zikredilen gemi ile ilgili olarak ve aynı olaydan doğabilecek olan alacakların tümüne uygulanır.

*Madde — 10*

*Bir sınırlama fonu tesis edilmeksizin mesuliyetin tahdidî*

1. Onbirinci maddede yazılı sınırlama fonu tesis edilmeden dahi sınırlı mesuliyet ileri sürülebilir. Şu kadar ki sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatında, sınırlamaya tabi bir alacağın tahsili için mahkemelerinde dava açılması halinde sorumlu şahsın ancak bu sözleşme hükümlerine uygun olarak sınırlama fonunun tesis edilmiş veya sınırlı mesuliyetin dermeyanı anında tesis edilecek olması takdirinde mesuliyetini sınırlamak hakkını ileri sürebileceğini hüküm altına alabilir.

2. Sınırlama fonu tesis edilmeksizin sınırlı mesuliyet ileri sürüldüğü takdirde 12 nci madde hükümleri uygulanır.

3. Bu maddenin tatbiki için gerekli usuli hükümler, ülkesinde dava açılan taraf devletin milli mevzuatına tâbidir.

### ÜÇÜNCÜ BÖLÜM : SINIRLAMA FONU

#### Madde — 11

#### Fonun tesisi

1. Mesuliyeti ileri sürebilecek olan her şahıs, sınırlamaya tâbi alacaklardan ötürü ülkesinde dava açılan ve sözleşmede taraf olan devletin mahkemeleri veya,

yetkili sair mercileri nezdinde bir fon tesis edebilir. Fon, 6 ve 7 nci maddelerin mezkûr şahsın sorumlu tutulabileceği alacaklara tatbiki kabil olan hükümleri uyarınca hesaplanan meblağ ile mesuliyetin doğumuna yol açan olay gününden fonun tesisi tarihine kadar işlemiş olan faizlerin toplamından terekküp eder. Bu suretle tesis olunan fon ancak, haklarında sınırlı mesuliyet dermeyan edilebilecek olan alacakların tediyesinde kullanılabilir.

2. Fon, tespit olunan meblağın yatırılması yahut fonun tesis olunacağı taraf

devletin mevzuatı bakımından şayanı kabul ve mahkeme veya yetkili sair mercilerce

yeterli sayılacak olan bir teminatın gösterilmesi ile tesis olunabilir.

3. Dokuzuncu maddenin 1 inci paragrafının (a), (b) veya (c) bentleri ile

*2 nci paragrafında yazılı şahıslardan biri veya sigortacısı tarafından tesis olunan*

*fon, bununla mütenazır olarak 1 inci paragrafın (a), (b) veya (c) bentlerinde veya*

*2 nci paragrafta yazılı bütün şahıslar tarafından tesis edilmiş sayılır.*

#### *Madde — 12*

##### *Fonun paylaşılması*

*1. Altıncı maddenin 1, 2 ve 3 üncü paragrafları ile 7 nci madde hükümleri saklı kalmak üzere fon alacaklılar arasında fona karşı kabul edilmiş olan alacak miktarlarıyla orantılı olarak paylaşılabilir.*

*2. Bir fon alacağını fon paylaşılmadan önce İtfa eden sorumlu kişi veya sigortacısı, lehine ödeme yapılan şahsın bu sözleşme gereğince haiz olacağı haklara ödediği meblağ nispetinde halef olur.*

*3. İkinci paragrafta öngörülen halefiyet hakkı zikrolunan şahıslardan başka kişiler tarafından da, olayda tatbiki kabil milli kanunun böyle bir halefiyete cevaz verdiği ölçüde, tazminat olarak ödedikleri bütün meblağlar hakkında kullanılabilir.*

*4. Sorumlu şahıs veya diğer her hangi bir kimse, fon paylaşılmadan önce ödemesi halinde 2 ve 3 üncü paragraflara göre halefiyet hakkından istifade edeceği bir meblağı tazminat olarak kısmen veya tamamen bilahare ödemek zorunda kalacağını ispat ederse, fonun tesis olunduğu devletin mahkeme veya yetkili sair herhângibir bir mercii mezkur şahsın fona karşı olan haklarını sonradan kullanmasına imkan verecek yeterli bir meblağın geçici olarak saklı tutulmasına karar verebilir.*

#### *Madde — 13*

##### *Başkaca takip yapılmaması*

*1. Onbirinci madde uyarınca bir sınırlama fonu tesis olunduğu takdirde, fon*

*alacaklarından hiç biri bu alacağına ilişkin olarak haiz. bulundu-*

*ğu hakları, adına fon*

*tesis edilmiş, olan şahsın sair malları üzerinde kullanamaz.*

2. *Onbirinci madde uyarınca bir sınırlama fonu tesis olunduktan sonra, lehine fon tesis edilen şahsa ait olup fona karşı ileri sürülebilen bir alacaktan dolayı sözleşmede taraf olan bir devlette haczedilmiş veya üzerine tedbir konmuş herhangi bir gemi ve diğer mallar veya gösterilmiş, bulunan teminat mezkûr devletin mahkemesi veya yetkili sair merciinin kararı ile serbest bırakılabilir. Sınırlama fonu;*

a) *Olayın cereyan ettiği limanda, şayet olay bir liman dışında vukubulmuşsa bunu takiben uğranılan limanda,*

b) *Ölüm veya yaralanma sebebiyle olan olacıklarda inilecek limanda;*

c) *Yük zararlarında boşaltma limanında; veya*

d) *Haczin yahut tedbirin konulduğu devlette,*

*tesis edilmişse, serbest bırakma kararı her halde verilir.*

3. *Bir ve 2 nci paragraf hükümleri ancak alacaklının sınırlama fonunu idare eden mahkemede fona karşı bir alacak dermeyeran edebilmesi ve fonun da mezkûr alacak bakımından fiilen kabili tasarruf ve transferinin serbest olması halinde uygulanır.*

*Hadde — 14*

*Uygulanacak kanun*

*Bu bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, sınırlama fonunun tesis ve, tevzii*

*hakkındaki hükümlerle bu konulara ilişkin bilcümle, usul hükümleri fonun tesis olduğu taraf devletin kanunlarına tabidir.*

#### *DÖRDÜNCÜ BÖLÜM : UYGULAMA ALANI*

*Madde — 15*

1. *İşbu sözleşme, 1 inci maddede zikredilen bir şahsın taraf bir devletin mahkemesi önünde mesuliyetini sınırlamak, mahcuz veya tedbir konmuş, bir gemi veya sair herhangi bir malı yahut*

mezkur devlet makamlarına verilmiş olan bir teminatı serbest bıraktırmak istediği her halde uygulanır. Şu kadar ki taraf her devlet 1 inci maddede zikrolunan ve mahkemeleri huzurunda, işbu sözleşme hükümlerine istinat edildiği anda mutad ikametgah veya iş merkezi taraf devletlerden birinde bulunmayan yahut ileri sürdüğü mesuliyetini sınırlamak hakkı ile ilgili veya serbest bırakılmasını sağlamak istediği gemisi yukarıda, zikredilen tarihte taraf bir devletin bayrağını taşımayan bütün şahısları bu sözleşmenin uygulanmasından kısmen veya tamamen hariç bırakmak hakkını haizdir.

2. Sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatına koyacağı sarıh bir hükümlerle mesuliyeti sınırlama rejimini:

- a) Kendi mevzuatı gereğince içsularda seyir tahsis edilmiş, olan gemilere
- b) 300 tonilatodan küçük gemilere, uygulamayı kabul edebilir.

Bu paragrafta öngörülen hıyar hakkını kullanan taraf devlet, milli mevzuatında kabul edilen mesuliyet sınırlarını veya böyle bir sınır öngörülmediğini tevdi merkezine bildirir. 3. Sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatına koyacağı sarıh bir hükümler diğer taraf devletlerin vatandaşı olan şahısların hiçbir suretle menfaatdar bulunmadıkları olaylardan doğan alacaklara mesuliyeti sınırlama rejiminin tatbik edileceğini kabul edebilir.

4. Taraf bir devletin mahkemeleri işbu sözleşme hükümlerini sondaj ameliyeleri için inşa veya buna elverişli hale getirilmiş, olup ta bu işlerde kullanılan gemilere:

- a) Mezkûr devletin milli mevzuatında sözleşmenin 6 ncı maddesinde öngörülenden daha yüksek bir mesuliyet sınırı kabul etmiş olması, veya,

b) Mezkur devletin bu gemilere uygulanacak bir mesuliyet rejimi tespit eden

milletlerarası bir anlaşmaya taraf olması, halinde uygulamazlar.

Yukarıdaki (a) bendinin tatbiki halinde bu devlet keyfiyetten tevdi merciini

haberdar eder.

5. İşbu sözleşme :

a) Hava yastıklı vasıtalara,

b) Denizin dibinde veya daha altında bulunan tabii kaynakların araştırılması ve işletilmesine tahsis edilmiş olan yüzen platformlara,

uygulanmaz.

## KONUVA İLİŞKİN YENİ TTK KURALLARI

### YEDİNCİ KISIM

*Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini*

A) Deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması

#### I- Kural

MADDE 1328- (1) Deniz alacaklarından doğan sorumluluk, 4/6/1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme ile bu Sözleşmeyi değiştiren 2/5/1996 tarihli Protokol veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlanabilir.

(2) 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşmenin 20 ve 21 inci maddeleri ile 1996 tarihli Protokolün 8 inci maddesi uyarınca yapılacak değişikliklerin, Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak, bu madde, anılan değişiklikleri de içine alacak şekilde uygulanır.

(3) Bu Kısımda geçen "1976 tarihli Sözleşme" ibaresi, "19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"yi, 2/5/1996 tarihli Protokolü ve bu Sözleşmeye ilişkin değişikliklerden Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girmiş olanları topluca ifade eder.

#### II- Yabancılık unsuru taşımayan hâller

MADDE 1329- (1) 1328 inci madde, 27/11/2007 tarihli ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 1 inci maddesinin birinci fıkrası anlamında yabancılık unsuru taşımayan hâllerde de uygulanır.

### III- Uygulama alanının genişletilmesi

MADDE 1330- (1) 1328 inci madde, aşağıdaki hâllerde de uygulanır:

a) 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin birinci paragrafının ikinci cümlesinde sayılan kişiler, bir Türk mahkemesinde sorumluluklarını sınırlamak istediklerinde.

b) 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin ikinci paragrafının (a) bendinde sayılan gemiler hakkında.

c) 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin ikinci paragrafının (b) bendinde sayılan gemiler hakkında, 1332 nci maddede öngörülen sınırlar dâhilinde.

d) 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin dördüncü paragrafında sayılan gemiler hakkında, 1333 üncü maddede öngörülen sınırlar dâhilinde.

(2) Alacaklı, birinci fıkranın (a) bendinde söz konusu olan kişinin ülkesinde sorumluluğun sınırlanmasının caiz olmadığını ispat ederse, sorumluluk Türkiye'de sınırlanamaz. Alacaklı o kişinin ülkesinde 1976 tarihli Sözleşmeye göre daha yüksek bir sorumluluk sınırının uygulandığını ispat ederse, 1976 tarihli Sözleşme, o yüksek sınır esas alınarak uygulanır.

### IV- Sözleşmenin uygulanmayacağı alacaklar

MADDE 1331- (1) 1976 tarihli Sözleşmenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (d) ve (e) bentleri ile 3 üncü maddesinde sayılan alacaklara karşı sorumluluk sınırlandırılmaz.

### V- Üçyüz tonilatodan küçük gemiler

MADDE 1332- (1) 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin ikinci paragrafının (b) bendinde sayılan gemiler için, aynı Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (b) bendi uyarınca hesaplanacak sorumluluk sınırı 83.500 Özel Çekme Hakkıdır. Diğer hâllerde, 1976 tarihli Sözleşmenin öngördüğü sorumluluk sınırları geçerlidir.

### VI- Sondaj işlemi gemileri

MADDE 1333- (1) Sınırlamaya esas olan alacağın, geminin sondaj işlemi için kullanılmak üzere sondaj yerinde bulunduğu sırada doğmuş olması şartıyla, 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin dördüncü paragrafında sayılan gemiler hakkında aşağıdaki



sorumluluk sınırları uygulanır:

a) 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (a) bendinde sayılan alacaklar için 32.000.000 Özel Çekme Hakkı.

b) 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (b) bendinde sayılan alacaklar için 20.000.000 Özel Çekme Hakkı.

#### VII- Öncelik

MADDE 1334- (1) Ölüm ve yaralanmadan doğan alacakların, 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin ikinci paragrafı uyarınca sahip oldukları hakların ihlal edilmemesi kaydıyla, aynı maddenin üçüncü paragrafında sayılan alacaklar, birinci paragrafının (b) bendinde yazılı diğer alacaklara oranla önceliklidir.

(2) Bu öncelik, paylaştırmada aşağıdaki sıra izlenerek gerçekleştirilir:

a) 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (b) bendinde sayılan alacaklarla, ikinci paragrafında yazılı alacakların arasındaki paylaşırma oranı belirlenir.

b) Bu oranlara göre, ikinci paragrafta yazılı alacaklara düşen paylar belirlenir.

c) Fondan, bu paylar ve üçüncü paragrafta sayılan öncelikli alacaklar ödenir.

d) Bakiyeden, birinci paragrafın (b) bendinde yazılı diğer alacaklar ödenir.

e) Fon, ikinci paragrafta yazılı alacaklara düşen payları ve üçüncü paragrafta yazılı öncelikli alacakları karşılamaya yetmezse, fonun tamamı bu alacaklılar arasında garameten paylaşırılır.

#### VIII - Fon kurmadan sorumluluğun sınırlanması

MADDE 1335- (1) 1976 tarihli Sözleşmenin 10 uncu maddesi uyarınca, fon kurulmadan da sorumluluğu sınırlama hakkı ileri sürülebilir.

Petrol kirliliği konusunda ise yeni TTK ayrı bir sorumluluk sınırlandırma esası benimsemiş ve bu konuda 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu

ile ilgili Uluslararası Sözleşme'yi esas almıştır. Buna göre ise :

*1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme*

*Madde-I*

*İşbu sözleşme anlamında:*

1. "Gemi" sözcüğü, dökme halde petrol türevlerini (hidrokarbür) taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını anlatır; ancak başka yüklerle petrol türevleri (hidrokarbür) taşıyabilecek nitelikteki gemilerde, petrol türevi taşıdıkları zamanda ve böyle bir gemi dökme petrol türevinden arındırıldığı kanıtlanmış olmadıkça petrol türevi taşıma seferini izleyen seferleri sırasında bu konvansiyona göre gemi kabul edilecektir.

2. "Şahıs" sözü bütün gerçek kişileri veya devlet ve siyasi taksimatı dahil olmak üzere kamu hukuku veya hususi hukuk tüzel kişilerini ifade eder.

3. "Donatan" sözü gemi sicilinde, gemi adlarına kayıtlı bulunan kişi veya kişileri, gemi, sicilde kayıtlı değilse geminin mülkiyetine sahip bulunan şahıs veya şahısları ifade eder. Şu kadar ki gemi bir devletin mülkiyetinde olup da bu devlette gemi işletme müteahhidi olarak müseccel bulunan bir şirket

tarafından işletilmekte ise "Donatan" sözü bu şirket anlamına gelir.

4. "Sicil Devleti" müseccel gemilerde geminin sicilinde kayıtlı bulunduğu devleti müseccel olmayan gemiler bakımından ise geminin bayrağını taşıdığı devleti ifade eder.

5. "Petrol" sözü, gemide yük olarak taşınan veya geminin yakıt tanklarında bulunan, ham petrol, fuel-oil, ağır dizel yağı ve gres yağı gibi dayanıklı (buharlaştırma derecesi yüksek) hidrokarbon mineralleri ifade eder.

6. "Kirlenme zararı"nın anlamı:

a) Gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün ziyan veya zararları ifade eder, bu bozulmadan kaynaklanan kar kaybının dışındaki çevre bozulması için tazminatın, fiilen yapılan veya

yapılacak olan eski haline döndürme ile ilgili makul tedbirlerin maliyetlerine sınırlandırılması şartıyla;

b) Korunma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu ziyan veya zararlar da buna dahildir.

7. "Korunma tedbirleri" bir hadisenin vukuundan sonra kirlenme zararlarını önlemek veya sınırlı tutmak için herhangi bir şahıs tarafından alınan makul tedbirleri ifade eder.

8. "hadise" kirlilik zararına neden olan veya bu tür hasar ile ilgili ciddi ve ağır tehdit oluşturan aynı menşeli her türlü olayın ortaya çıkışı veya olaylar dizisi anlamında olacaktır.

9. "Örgüt" sözcüğü Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü ifade eder.

10. 1969 Sorumluluk Sözleşmesi 1969 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluk ile ilgili Uluslararası Sözleşme anlamındadır. Bu Sözleşmenin 1976 Protokolünde taraf olan Devletler için, bu ifade, bu Protokolle değiştirilen 1969 Sorumluluk Sözleşmesini içeriyor kabul edilecektir.

Madde-II

İşbu Sözleşme münhasıran aşağıdakilere uygulanacaktır:

(a) aşağıdaki yerlerde neden olunan kirlenme zararına:

(i) Akit Taraflardan birisinin karasuları dahil, ülkesinde; ve

(ii) Uluslararası hukuka göre belirlenen, Akit Tarafın münhasır ekonomik bölgesinde, veya, Akit Taraf böyle bir bölge belirlemediyse, bu Devlet tarafından uluslararası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz miline kadar uzanan, karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede;

*(b) bu zararların önlenmesi veya en aza indirgenmesi için nerede olursa olsun alınan önleyici tedbirlere.*

### *Madde-III*

*1. Bu hadise neticesinde geminin sebep olduğu bütün kirlenme zararlarından, bu maddenin 2 ve 3 üncü paragraflarındaki haller hariç geminin hadise zamanındaki donatanı, hadise bir olaylar dizisinden oluşuyorsa ilk olay tarihindeki donatanı sorumludur.*

*2. Donatan kirlenme zararının:*

*a) Bir harp, düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat hadisesi sonucu olduğunu, veya*

*b) Münhasıran üçüncü bir şahsın zarar verme kasdiyle vukubulan bir hareket veya ihmalinin sonucu olduğunu, veya*

*c) Münhasıran bir hükümetin yahut fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevinin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamlara aykırı bir fiili sonucu olduğunu, ispat ederse sorumlu olmaz.*

*3- Donatan kirlenme zararının kısmen veya tamamen, zarar gören şahsın zarar verme kasdiyle vuku bulan bir hareket veya ihmalden yahut başkaca bir kusurundan ileri geldiğini isbat ederse bu şahsa karşı sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilir.*

*4. Donatandan, bu sözleşme kapsamının dışında, hiç bir kirlilik zararı için tazminat talebinde bulunulamaz. İşbu maddenin 5. paragrafına tabi olarak aşağıda belirtilenlerden, hasarın, zarar verme kasdiyle veya dikkatsizce ve muhtemelen zarara sebep olabileceği bilinerek yapılan kişisel bir hareket veya ihmalden kaynaklanmaması koşuluyla, ne bu Sözleşmeye ne de başka bir sebebe müsteniden kirlenme zararları sebebiyle tazminat talep edilemez.*

*(a) Donatanın hizmetlileri veya acentaları veya mürettebatı;*

*(b) Mürettebatın dışında gemi için hizmet veren kılavuz kaptan veya diğer bir şahıslar;*

(c) Herhangi bir charterer (nasıl tanımlandığına bakılmaksızın, bare boat charterer dahil), gemi müdürü veya işletmecisi;

(d) Donatanın izni ile veya yetkili kamu merciinin talimatı ile kurtarma operasyonları ifa eden herhangi bir şahıs;

(e) önleyici tedbirler alan her bir şahıs;

(f) Alt paragraf (c), (d) ve (e)'de belirtilen hizmetliler veya şahıs acentaları.

5. İşbu sözleşme donatanın üçüncü şahıslara rücu haklarına halletirmez.

#### Madde-IV

Bir hadise iki veya daha fazla geminin karışmasıyla olursa ve bundan kirlenme zararları meydana gelirse, sözkonusu bütün gemilerin donatanları, yeterli bir emniyetle ayrılabilmesi mümkün olmayan bütün zararlardan, Madde III'ün hükümleri saklı olmak kaydıyla ayrı ayrı ve müteselsilen sorumlu olurlar.

#### Madde-V

1. Bir gemi donatanı, işbu Sözleşme uyarınca herhangi bir olay ile ilgili sorumluluğunu, aşağıdaki şekilde hesaplanan toplam bir meblağla sınırlamak hakkına haizdir.

(a) 5,000 tonaj biriminin üzerinde olmayan bir gemi için 3 milyon hesap birimi;

(b) 5,000 tonaj biriminin üzerindeki bir gemi için, (a) alt paragrafında belirtilen meblağa ilaveten her bir ilave tonaj birimi için 420 hesap birimi; bununla birlikte, bu toplam meblağın her durumda 59.7 milyon hesap birimini geçmemesi şarttır.

2. Kirlilik zararının, bu donatanın, zarar vermek kasdiyle veya dikkatsizce ve muhtemelen zarara sebep olabileceğini bilerek yaptığı kişisel bir hareketi veya ihmalden kaynaklandığı ispatlanırsa, donatan, işbu Sözleşme altındaki sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmayacaktır.

3. Bu maddenin 1 inci paragrafında öngörülen sınırlamadan isti-

*fade edebilmek için donatan, IX. uncu madde gereğince ülkesinde dava açılacak olan Akit Devletlerden herhangi birinin mahkemesinde veya yetkili diğer bir merciinde veya böyle bir dava açılmamışsa, Madde IX uyarınca bir işlem yapılabilecek Akit Tarafların bir mahkemesi veya selahiyet sahibi merciinde kendisinin tüm sorumluluk miktarınca bir fon tesis etmek zorundadır. Fon, hesaplanan meblağın depo edilmesi yahut banka garantisi verilmesi yahut fonun kurulduğu Akit Devletin mevzuatına göre şeyanı kabul olan ve mahkeme veya diğer yetkili mercice yeterli sayılacak başka bir garantinin ibrazı suretiyle tesis olunabilir.*

*1992 PETROL KİRLİLİĞİ ZARARININ TAZMİNİ İÇİN BİR  
ULUSLARARASI FONUN KURULMASI İLE İLGİLİ ULUSLARARASI  
SÖZLEŞME METNİ*

*Bu sözleşme, 18 Temmuz 2001 tarih ve 24466 sayılı Resmî Gazete’de yayınlanmıştır.*

*(1969 Petrol Kirliliğinden Doğan Hasarın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye Ek)*

*Genel Hükümler*

*Madde 1*

*İşbu Sözleşme amaçları için;*

*1. 1992 Sorumluluk Sözleşmesi, 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararlar İçin Hukukî Sorumluluk ile ilgili Uluslararası Sözleşme anlamındadır.*

*1 bis. 1971 Fon Sözleşmesi, 1971 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fon’un Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme anlamındadır. 1976 Protokolüne Taraf olan Devletler için, bu şekildeki bir referansın, işbu Protokolle değiştirilen 1971 Fon Sözleşmesinin içerdiği kabul edilecektir.*

*2. Gemi, Sahıs, Donatan, Petrol, Kirlilik Zararı, Koruma Tedbirleri, Hadise ve Örgüt, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinde belirtilen aynı anlamlarda olacaktır.*

3. Fona katkıda bulunan petrol aşağıda (a) ve (b) alt paragrafında tanımlanan ham petrol ve fuel oil anlamında olacaktır.

(a) Ham Petrol, nakliyat için uygun olması amacıyla işlenen veya işlenmeyen dünyada doğal olarak görülen her türlü sıvı hid-rokarbon karışım anlamındadır. Ayrıca, belli öz kısımların alındığı (bazen "damıtık ham petrol" olarak da anılır) veya belli öz parçaların ilâve edildiği (bazen "katkılı" veya "yeniden oluşturulmuş" ham petrol olarak da anılır) ham petrolü de içerir.

(b) Fuel oil, ham petrolden kalan ağır öz veya artıklar veya "Amerika Test ve Malzeme Birliği Dört Numara Fuel Oil Şartnamesi (Tanım D 396-69)"'a eşdeğer kalitede ısı veya güç üretimi için yakıt olarak kullanım amaçlı bu maddelerin karışımları veya daha ağır artıklar anlamındadır.

4. Hesap birimi, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin Madde V, paragraf 9 altında belirtilen anlamda olacaktır.

5. Gemi tonajı, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin Madde V, paragraf 10 altında belirtilen anlamda olacaktır.

6. Ton, petrolle ilgili olarak, metrik ton anlamındadır.

7. Garantör, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin Madde VII, paragraf 1 uyarınca bir donatanın sorumluluğunu karşılamak üzere düzenlenen sigorta veya diğer mali teminatları sağlayan şahıs anlamındadır.

8. Terminal tesisi, su yoluyla taşınan petrolü alma kabiliyetine sahip, toplu petrol depolanması için kullanılan her yer anlamındadır, bu yer, bu yere bağlı ve kıyı dışında bulunan her türlü tesisi de içerir.

9. Bir hadisenin, seri olaylardan oluşması durumunda bu hadise, ilk görüldüğü tarihte karşılaşılmış olarak kabul edilecektir.

## Madde 2

1. İşbu belge ile, "1992 Uluslararası Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazminat Fonu" (Bundan sonra kısaca "Fon" olarak anılacaktır) adında petrol kirliliğinin tazmini Uluslararası Fonu aşağıdaki amaçlarla kurulmuştur.

(a) 1992 Sorumluluk Sözleşmesince karşılanabilecek korumanın yetersiz olduğu derecede petrol kirliliğinin tazminini sağlamak

için;

(b) İşbu Sözleşmede belirtilen ilgili amaçları gerçekleştirmek için.

2. Fon, her bir Akit Taraf Devlette, bu Devletin kanunları uyarınca, hak ve yükümlükleri kabul etme ve bu Devletin mahkemeleri önünde yasal işlemlerde bir taraf olabilme kabiliyetine sahip bir tüzel kişi olarak kabul edilecektir. Her bir Akit Taraf, Fon Yöneticisini (bundan sonra kısaca "Yönetici" olarak anılacaktır), Fonun yasal temsilcisi olarak kabul edecektir.

### Madde 3

İşbu Sözleşme münhasıran:

(a) (i) karasuları dahil, bir Akit Tarafın ülkesinde; ve

(ii) Uluslararası hukuka göre oluşturulan Akit Taraf bir Devletin münhasır ekonomik bölgesi veya Akit Taraf, böyle bir bölge belirlememişse, uluslararası hukuka göre bu Devlet tarafından tespit edilen karasularının ötesinde ve bitişiğinde bulunan ve karasularının ölçüldüğü esas hattan itibaren 200 deniz milinden fazla olmayan alana uzanan bir bölgede; neden olunan kirlenme zararına;

(b) nerede olursa olsun, bu zararın önlenmesi veya en aza indirgenmesi için alınan koruma tedbirlerine uygulanacaktır.

### Tazmin

#### Madde 4

1. Fon 2. Maddenin 1(a) paragrafı altındaki işlevini yerine getirmesi amacıyla, kirlenme zararından zarar gören bir şahısın 1992 Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca bu zarar için

(a) 1992 Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca hiç bir yükümlülüğün ortaya çıkmamasından dolayı;

(b) 1992 Sorumluluk Sözleşmesi çerçevesinde hasara karşı yükümlü olan donatanın mali olarak borçlarını karşılayabilecek yetenekte olmaması ve adı geçen Sözleşmenin VII. Maddesi uyarınca sağlanan mali teminatın zarar ile ilgili tazminatı kapsamaması veya tazminat taleplerini karşılamada yetersiz olması nedeniyle; zarardan mağdur olan kişi, kendisine sağlanan bütün yasal çözümleri uygulamak için bütün makul adımları attıktan sonra, 1992 Sorum-



*luluk Sözleşmesi uyarınca alması gereken tazminat miktarını tam olarak alamazsa, donatan mali vecibelerini yerine getiremeyen donatan olarak ve mali teminat da yetersiz olarak kabul edilir;*

*(c) 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin V. Maddesinin 1. paragrafı uyarınca sınırlandırılan veya işbu Sözleşme tarihinde yürürlükte olan veya imzaya, onaya veya katılmaya açılan herhangi bir Uluslararası Sözleşme uyarınca sınırlandırılan adı geçen Sözleşme altındaki donatan sorumluluğunu aşan zararlar olması nedeniyle;*

*Tam ve yeterli olarak tazminat alamamışsa; bu şahısa tazminat ödeyecektir.*

*Kirlenme zararını önlemek veya en aza indirmek için donatanca gönüllü olarak maruz kalınan makul masraflar veya fedakarlıklar, işbu Madde amaçları için kirlenme zararı olarak ele alınacaktır.*

## *2. Eğer*

*(a) Fon, kirlenme zararının, savaş durumu, çatışmalar, iç savaş veya isyanlardan kaynaklandığını veya bir savaş gemisi veya bir Devlet tarafından sahip olunan veya işletilen ve olay tarihinde sadece Devletin ticari olmayan hizmetinde kullanılan diğer bir gemiden atılan veya boşaltılan petrolün neden olduğunu kanıtlarsa; veya*

*(b) Talep sahibi, hasarın bir veya birden fazla geminin karıştığı bir olaydan kaynaklandığını kanıtlayamazsa, Fon, önceki paragraf uyarınca hiç bir yükümlülük taşımayacaktır.*

*3. Fon, hasardan zarar gören şahsın kirlenme zararının oluşmasına tamamen veya kısmen bu şahsın kasıtlı olarak yaptığı bir eylem veya yapmadığı bir eylemin veya bu şahsın ihmalinin neden olduğunu ispat ederse, Fon, bu şahsa tazminat ödeme yükümlülüğünden tamamen veya kısmen kurtulabilir. Fon, her durumda, donatanın, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin II. Maddesi, 3. paragrafı uyarınca muaf tutulabileceği derecede muaf tutulacaktır. Bununla birlikte, önleyici tedbirlerle ilgili olarak Fon'un hiç bir muafiyeti olmayacaktır.*

*4. (a) İşbu paragrafın (b) ve (c) altı paragraflarında aksi belirtilmesi durumu hariç, işbu Madde uyarınca Fon tarafından ödenecek tazminatın toplam tutarı, bu meblağın olması ve 1992 Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca işbu Sözleşmenin Madde 3'te tanımlandığı*

şekilde uygulanması kapsamı içinde fiilen ödenen meblağ 135 milyon hesap birimini geçmeyecek şekilde, her bir olay ile ilgili olarak sınırlı olacaktır.

(b)(c) alt paragraflarında aksinin belirtilmesi durumu hariç, istisnai, kaçınılmaz ve karşı konulmaz nitelikteki bir doğal olaydan kaynaklanan kirlenme zararı için işbu Madde uyarınca Fon tarafından ödenecek tazminat toplam tutarı 135 milyon hesap birimini geçmeyecektir.

(c) (a) ve (b) alt paragraflarında anılan tazminatın maksimum tutarı, görülen her olay ile ilgili olarak 200 milyon hesap birimi olacaktır. Bu olayın, işbu Sözleşmede üç Tarafın olduğu sürede, bu Tarafların topraklarında ilgili şahsın bir önceki takvim yılı esnasında 600 milyon tona eşit veya üzerinde bir katkı petrolü aldığı anda görülmesi gerekmektedir.

(d) 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin V. Maddesi, 3. paragrafına göre fon üzerinde biriken faiz, varsa, Fon tarafından işbu Madde uyarınca ödenmesi gereken maksimum tazminatın hesaplanmasında hesaba katılmayacaktır.

(e) İşbu Maddede belirtilen meblağlar Fon Kurulunun tazminatı ilk ödeme tarihi ile ilgili kararı aldığı tarihte uygulanan Özel Çekme Hakkına göre bir ulusal para biriminin değeri esasında bu ulusal para birimine dönüştürülecektir.

5. Fon aleyhine belirlenen taleplerin tutarı, paragraf 4 uyarınca ödenebilecek tazminat toplam miktarını aşılırsa, sağlanacak meblağ, tespit edilen herhangi bir talep ile talep sahibince işbu Sözleşme uyarınca fiilen alınan tazminat miktarı arasındaki oran bütün talep sahipleri için aynı olacak şekilde dağıtılacaktır.

6. Fon Kurulu, istisnai durumlarda, işbu Sözleşmeye göre tazminatın, gemi sahibi 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin V. Maddesi, 3. paragrafına göre bir fon tesis etmemiş bile olsa, ödenebileceğine karar verebilir. Bu durumda, işbu Maddenin 4(e) paragrafı uygulanır.

7. Fon, herhangi bir Akit Taraf Devletin talebi üzerine, bu Devletin, işbu Sözleşme altında Fon'un tazminat ödemesi gerekebilecek bir olaydan kaynaklanan kirlenme zararını önlemek veya azaltmak için önlemler alabilmesini sağlamak üzere gerekli olabilecek

personel, malzeme ve hizmetleri derhal sağlayabilmesine yardımcı olmak için gerekli olan iyi niyet girişimlerinde bulunacaktır.

8. Fon, Fon'un işbu Sözleşme uyarınca tazminat ödemesini gerektirebilecek özel bir olaydan kaynaklanan kirlenme zararlarına karşı önleyici tedbirlerin alınmasını teminen, İç Düzenlemelerde belirtilen şartlarda kredi olanakları sağlayabilir.

#### Madde 6

Madde 4 altındaki tazmin etme hakları, Madde 7, paragraf 6 uyarınca zararın olduğu tarihten itibaren üç yıl içinde bir dava açılmadıkça veya tebliğ verilmedikçe, sona erecektir. Bununla birlikte, hiç bir durumda, zarara neden olan olay tarihinden itibaren altı yıl sonra dava açılmayacaktır.

#### Madde 7

1. İşbu Maddenin sonraki hükümlerine tabi olarak, işbu Sözleşmenin Madde 4 altında tazmin için Fon aleyhine açılacak her dava, işbu Sözleşmenin III. Maddesi, 2. paragrafı hükümleri uyarınca, ilgili olayın neden olduğu kirlenme zararı için yükümlü olan veya olacak olan bir mal sahibi ile ilgili olarak 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin IX. Maddesi uyarınca selahiyet sahibi bir mahkemede açılacaktır.

2. Her bir Akit Taraf Devlet, mahkemelerinin, paragraf 1'de belirtildiği şekilde Fon aleyhine açılacak davalara bakmak için gerekli hukukî selahiyete sahip olmasını temin edecektir.

3. Kirlenme zararının tazmini için bir davanın, bir donatan veya garantörü aleyhine, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin IX. Maddesi uyarınca selahiyet sahibi bir mahkemede açıldığı durumlarda, bu mahkeme, aynı kirlilik zararına ilişkin olarak işbu Sözleşmenin 4. Madde hükümleri altındaki tazmin için Fon aleyhine açılan her dava ile ilgili olarak münhasır hukukî selahiyete sahip olacaktır. Bununla birlikte, 1992 Sorumluluk Sözleşmesi altındaki kirlenme zararı tazmini ile ilgili davanın, bu Sözleşmeye taraf olmayan ancak 1992 Sorumluluk Sözleşmesine Taraf olan Bir Devlette bulunan bir mahkemede açıldığında, işbu Sözleşmenin 4. Maddesi uyarınca Fon aleyhine açılan dava, talep sahibinin seçiminde ol-

mak üzere, 1992 Sorumluluk Sözleşmesi'nin IX. Maddesi uyarınca selahiyet sahibi olan, Fon merkezinin bulunduğu Devletin veya işbu Sözleşme Tarafı olan bir Devletin herhangi bir mahkemesinde açacaktır.

4. Herbir Akit Taraf, Fon'un, donatan veya grantör aleyhine bu Devletin selahiyet sahibi mahkemesinde 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin IX. Maddesine göre başlatılan her türlü yasal işleme bir taraf olarak müdahale etme hakkına sahip olmasını temin edecektir.

5. Paragraf 6'da aksi belirtilmesi durumu hariç, Fon, taraf olmadığı yasal işlemlerdeki hüküm veya karar veya taraf olmadığı bir çözümle bağlı olmayacaktır.

6. Paragraf 4 hükümlerine hanel getirmeksizin, kirlenme zararı tazmini için 1992 Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca, Akit Taraf bir Devletin selahiyet sahibi bir mahkemesinde donatan veya garantör aleyhine bir dava açıldığında, bu davaya taraf olan her bir taraf, bu Devletin ulusal kanunları altında, işlemleri Fon'a bildirme hakkına sahip olacaktır. Bu bildirim, davanın görüldüğü mahkeme formalitelerine göre ve Fon'un, davaya bir taraf olarak aktif şekilde müdahale edebilecek durumda olması gereken süre içinde ve şekilde yapıldığında, mahkeme tarafından bu dava ile ilgili olarak verilen hüküm, yargılamanın yapıldığı ülkede kesinleştiğinde ve uygulamaya konulduğunda, Fon, fiilen işleme müdahale etmemiş olsa bile, bu mahkemede olay ve bulgular Fon tarafından ihtilaf konusu yapılmayacak şekilde Fon'u bağlayıcı nitelikte olacaktır.

#### Madde 8

4. Maddenin 5. paragrafında belirtilen dağıtım ile ilgili herhangi bir karara tabi olarak, 7. Madde, 1. ve 3. paragrafa göre hukukî selahiyet sahibi bir mahkeme tarafından Fon aleyhine verilen herhangi bir hüküm, orijin Devletinde uygulanabilir olduğunda ve bu Devlette artık normal inceleme formların tabi olmadığına, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin X. Maddesinde belirtildiği şekilde aynı şartlarda olmak üzere her bir Akit Taraf Devlette tanınacak ve uygulanacaktır.

### Madde 9

1. Fon, Madde 4, paragraf 1'e göre Fon tarafından kirlilik zararı için ödenen tazminat miktarı ile ilgili olarak, bu şekilde tazminat ödenmiş bir şahsın, 1992 Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca donatan veya garantörü aleyhine kullanabileceği hakları halefiyet yöntemi ile kazanacaktır.

2. İşbu Sözleşmedeki hiç bir şey, Fon'un, bir önceki paragrafta belirtilen kişiler dışındaki kişiler aleyhine diğer halefiyet veya başvuru haklarına zarar getirmeyecektir. Her durumda, Fon'un, bu şekilde bir kişi aleyhine halefiyet yoluyla elde ettiği hakları, tazminatın ödendiği bu şahsın sigortacısının haklarından az olmayacaktır.

3. Fon aleyhine müracaat veya halefiyet yoluyla intikal eden her türlü diğer haklara bir zarar gelmeksizin, ulusal hukuk hükümlerine göre kirlenme zararının tazmin meblağını ödeyen Akit Taraf bir Devlet veya acenta, işbu Sözleşme altında, tazminatın ödendiği şahsın başvurabileceği hakları halefiyet yolu ile elde edecektir.

### Katkılar

#### Madde 10

1. Fona her bir Akit Taraf adına yapılacak yıllık katkılar, Madde 12, paragraf 2(a) veya (b)'de belirtilen takvim yılında 150.000 tonu aşan petrol alan şahıslar tarafından;

(a) Fona katkıda bulunan petrolün denizyolu ile taşındığı, o devletin ülkesindeki liman veya terminal tesislerinde;

(b) Denizyolu ile taşınan ve Akit taraf olmayan bir Devletin ülkesindeki liman veya terminal tesislerine boşaltılan, Fona katkıda bulunan petrolün, Akit olmayan Taraf Devlet ülkesinde boşaltılmasını takiben, işbu alt paragraf hükmünce ilk olarak bir Akit Taraf Devlet tarafından teslim alınması şartıyla, o Akit Taraf Devletin ülkesinde bulunan herhangi bir tesiste teslim alınmasına göre yapılacaktır.

2.(a) 1. paragraf amaçları için, Akit Taraf Devletin ülkesinde bir takvim yılında bir şahıs tarafından alınan fona katkısında bulunan petrol miktarının aynı Devlette aynı yıl içinde herhangi bir bağlı şahıs veya şahıslar tarafından alınan katkı petrol miktarı ile toplandığında 150.000 tonu aşması halinde bu şahıs, bu miktarın

150.000 tonu geçip geçmediğine bakılmaksızın, aldığı gerçek miktara göre katkı ödeyecektir.

(b) "bağlı şahıs", herhangi bir yardımcı şirket veya ortak kontrol altında olan kurum anlamındadır. Bir şahısın bu tanım kapsamında yer alıp almadığı, ilgili Devletin ulusal hukuku ile tespit edilecektir.

### Madde 12

1. Ödenmesi gereken, varsa, yıllık katkı payı miktarının değerlendirilmesi ve yeterli likit fonların muhafaza edilmesinin gerekliliğinin dikkate alınması görüşüyle, Kurul, her bir takvim yılı için, aşağıdakilerin tahmini bütçesini yapacaktır:

#### (i) Gider

(a) Fon İdaresinin ilgili yıldaki masraf ve giderleri ve önceki yıllardaki işlemlerden doğan hesap açığı;

(b) Fon tarafından, taleplerin karşılanması için daha önce alınan kredilerin geri ödemesi dahil, 4. Madde uyarınca Fon aleyhine yapılan taleplerin karşılanması için ilgili yılda Fon tarafından ödemesi gereken ödemeler, her bir olay ile ilgili olarak bu taleplerin toplam meblağı dört milyon hesap birimini geçmeyeceği ölçüde;

(c) Fon tarafından, taleplerin karşılanması için daha önce alınan kredilerin geri ödemesi dahil, 4. Madde uyarınca Fon aleyhine yapılan taleplerin karşılanması için ilgili yılda Fon tarafından ödemesi gereken ödemeler, her bir olay ile ilgili olarak bu taleplerin toplam meblağı dört milyon hesap birimi üzerinde olması ölçüsünde;

#### (ii) Gelir

(a) herhangi bir faiz dahil, önceki yıllardaki işletmelerden gelen fazla fonlar;

(b) bütçenin dengelenmesi için gerekirse, yıllık katkılar;

(c) diğer herhangi bir gelir.

2. Tarh edilecek katkı toplam tutarına Kurul karar verecektir. Bu karara dayanarak, Yönetici, her bir Akit Taraf Devlet ile ilgili olarak, Madde 10'da belirtilen her bir şahıs için yıllık katkı payı hesaplayacaktır;

(a) katkı, paragraf 1 (i) (a) ve (b)'de belirtilen ödemelerin kar-

şılanması için, ilgili Devlette bu şahıslar tarafından önceki takvim yılı esnasında alınan fona katkıda bulunan petrolün her bir tonu başına belirlenmiş bir toplam esasında; ve

(b) katkı, işbu Maddenin 1 (i) (c) paragrafında belirtilen ödemelerin karşılanması için, sözkonusu olayın olduğu yıldan önceki takvim yılı esnasında, bu Devletin, olay tarihinde Akit Taraf olması kaydıyla, bu şahıs tarafından alınan fona katkıda bulunan petrolün her bir tonu başına sâbit bir toplam esasında hesaplanacaktır.

3. Yukarıda paragraf 2'de belirtilen toplamalar, ilgili yılda bütün Akit Taraf Devletlerde alınan fona katkıda bulunan petrolün toplam miktarınca gereken katkıların ilgili toplam meblağlarının bölünmesiyle ulaşılacaktır.

4. Yıllık katkı payı vade tarihi, Fon İç Düzenlemelerinde belirlenecek tarih olacaktır. Kurul, farklı bir ödeme tarihine karar verebilir.

5. Kurul, Fon'un Mali Düzenlemelerinde belirlenecek şartlar uyarınca, Madde 12.2(a)'ya göre alınan fonlar ile Madde 12.2(b)'ye göre alınan fonlar arasında transferler yapmaya karar verebilir.

## KONUVA İLİŞKİN YENİ TTK KURALLARI

### B) Petrol kirliliği zararı hakkında özel hükümler

#### I - Kural

MADDE 1336- (1) 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 1 inci maddesinin altıncı paragrafında tanımlanan "kirlenme zararı" hakkında bu Sözleşme ve 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme hükümleri uygulanır. Bu sözleşmelerin doğrudan veya bu Kanun uyarınca uygulandıkları hâllerde, mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümleri uygulanmaz.

(2) 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki



*Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin Nihai Maddelerinin 14 ve 15 inci maddeleri ile 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin Nihai Maddelerinin 32 ve 33 üncü maddeleri uyarınca yapılacak değişikliklerin Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak, bu madde, anılan değişiklikleri de içine alacak şekilde uygulanır.*

(3) Bu Kısımda geçen;

a) "1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi" ibaresi "27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme"yi ve bu Sözleşmeye ilişkin değişikliklerden Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girmiş olanları,

b) "1992 tarihli Fon Sözleşmesi" ibaresi "27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme"yi ve bu Sözleşmeye ilişkin değişikliklerden Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girmiş olanları,

topluca ifade eder.

II - Yabancılik unsuru taşımayan hâller

MADDE 1337- (1) 1992 tarihli Sorumluluk ve Fon Sözleşmeleri, Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 1 inci maddesinin birinci fıkrası anlamında yabancılik unsuru taşımayan hâllerde de uygulanır.

III - Uygulama alanının genişletilmesi

MADDE 1338- (1) 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin I inci maddesinin altıncı paragrafında tanımlanan bir "kirlenme zararı", aynı Sözleşmenin III üncü maddesinin dördüncü paragrafında sayılan kişilerden başkalarına karşı ileri sürülürse, bu kişiler sorumluluklarını, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin V inci maddesinin kıyasen uygulanması suretiyle sınırlandırabilirler. Sorumluluk sınırının hesabında, aynı Sözleşmenin I inci maddesinin altıncı paragrafında tanımlanan geminin tonajı esas alınır.

(2) 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin I inci maddesinin altıncı paragrafının (a) bendinde tanımlanan bir "kirlenme zararı", aynı Sözleşmenin II nci maddesinin (a) bendinde belirlenen yer-



lerin dışında meydana gelmişse, sorumlu tutulan kişi, sorumluluğunu, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin V inci maddesinin kıyasen uygulanması suretiyle sınırlandırabilir.

(3) Birinci ve ikinci fıkraya uyarınca sorumlu tutulan kişi, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin VII nci maddesinin sekizinci paragrafında tanımlanan türde bir sigorta yaptırmışsa, aynı Sözleşmenin VII nci ve VIII inci maddeleri kıyasen uygulanır.

(4) Bu maddeye göre kurulan fon, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin doğrudan uygulanması suretiyle kurulabilecek bir fondan bağımsızdır.

#### IV – Davanın ihbarı ve davaya müdahale

MADDE 1339- (1) 1992 tarihli Fon Sözleşmesinin 7 nci maddesinin dördüncü ve altıncı paragraflarına dayanarak "1992 Uluslararası Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Tazminat Fonu"nun, Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun 49 uncu maddesi uyarınca ihbar üzerine veya aynı Kanunun 53 üncü maddesi uyarınca müdahale yoluyla davaya katılması için, bu istemini içeren bir dilekçeyi mahkemeye vermesi yeterlidir; ayrıca mahkemenin veya tarafların kabulü veya onayı aranmaz.

#### V - Yabancı hukukun uygulanması

MADDE 1340- (1) 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin I inci maddesinin altıncı paragrafının (a) bendinde tanımlanan bir "kirlenme zararı";

a) Aynı Sözleşmenin II nci maddesinin (a) bendinde belirlenen yerlerin dışında meydana gelmişse,

b) Aynı Sözleşmeye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıyan bir gemiden kaynaklanmışsa,

c) Türkiye'de dava yoluyla ileri sürülmüşse,

Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun uyarınca uygulanacak yabancı hukukun, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesine aykırı olan hükümleri uygulanmaz. Böyle bir hâlde, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi doğrudan geçerli olur.

#### C) Sözleşmelere ilişkin ortak hükümler

##### I - Kılavuzlar için sorumluluk sınırı

MADDE 1341- (1) 1976 tarihli Sözleşmede belirlenen sorumluluk sınırları, kılavuzlara doğrudan yöneltilen bütün istemler için

toplam 1.500 Özel Çekme Hakkıdır.

(2) 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin III üncü maddesinin beşinci paragrafına göre malik tarafından kılavuza yöneltilebilecek rücu istemlerinde sorumluluk sınırı toplam 1.500 Özel Çekme Hakkıdır.

(3) Bu maddenin uygulamasında kılavuz terimi, gemide veya herhangi başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri kapsar.

II - Kişisel sorumlulukta fon kurulması

MADDE 1342- (1) 1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan bir tüzel kişinin veya adi şirketin yahut donatma iştirakinin adına fon kurulmazsa, tüzel kişinin veya adi şirketin yahut donatma iştirakinin o borcundan ötürü şahsen sorumlu tutulabilecek her kişi, fon kurarak sorumluluğunu sınırlayabilir. Fonun, toplam sorumluluk sınırı üzerinden kurulması şarttır; fon kuran kişinin, tüzel kişideki veya adi şirketteki yahut donatma iştirakindeki pay oranı dikkate alınmaz. Bu madde uyarınca kurulan bir fon, 1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca kurulmuş bir fon hükmündedir.

III - Sınırlama hakkını kaldıran kusur

MADDE 1343- (1) 1976 tarihli Sözleşmenin 4 üncü maddesinin ve 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin V inci maddesinin ikinci paragrafının uygulanmasında, aşağıdaki kişilerin kusuru dikkate alınır:

- a) Gerçek kişilerde, her bir gerçek kişinin kusuru.
- b) Tüzel kişilerde, Türk Medenî Kanununun 50 nci maddesi uyarınca eylem ve işleriyle tüzel kişiyi borç altına sokan organların kusuru ve organı oluşturan kişilerin kusurları.
- c) Adi şirketlerde şirket ortaklarının kusuru.
- d) Donatma iştirakinde, paydaş donatanların ve gemi müdürünün kusuru.
- e) Yukarıda sayılan kişileri, genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişilerin kusuru.

(2) Tüzel kişinin, adi şirketin ve donatma iştirakinin sınırlama hakkının kalkmasına kusuruyla sebep olan kişiler, kişisel sorum-

*luluklarını sınırlayamaz.*

*IV - Kanuni halefiyet*

*MADDE 1344- (1) 1976 tarihli Sözleşmenin 12 nci maddesinin üçüncü paragrafında ve 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin V inci maddesinin altıncı paragrafında belirtilen ödemeleri yapan kişiler, kendisine ödeme yapılan kişinin haklarına, yapılan ödeme oranında halef olur.*

*V - Alacakların teminatı*

*MADDE 1345- (1) Bir alacağın, 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca kurulan fonlara gireceği, fonun kurulduğu mahkeme tarafından kabul edildiği anda, o alacağa ilişkin bütün ayni ve şahsî teminatlar sona erer. Bu ayni ve şahsî teminatların, o alacağa sağladığı öncelikler, fon paylaşımında dikkate alınmaz.*

*VI - Diğer alacaklılar*

*MADDE 1346- (1) 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca kurulan fonlar, yalnız, haklarında sınırlı sorumluluk ileri sürülebi-  
lecek olan alacakların ödenmesinde kullanılabilir. Fon kurulması  
yoluyla sorumluluğunu sınırlayan kişinin diğer alacaklıları, hiçbir  
şekilde bu fonlara başvuramaz. Fonların paylaşılmasından sonra  
bir bakiye kalırsa, fonu kuran kişinin diğer alacaklıları, bu bakiyeyi  
takip edebilir.*

*VII - Faiz*

*MADDE 1347- (1) 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca sorumluluğun sınırlanmasının mahkemece kabul edildiği durumlarda, fona giren alacakların, sözleşmelerde belirtilen sınırları aşan kısmı için faiz işletilemez.*

*(2) Bu Kanun uyarınca kurulan fonların, paylaşımına sonuna kadar faiz getiren bir hesapta tutulması zorunludur.*

*VIII - Görevli ve yetkili mahkeme*

*MADDE 1348- (1) 1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca fon kurulması konusunda görevli mahkeme, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, bu mahkemenin bulunmadığı yerlerde bu işle görevlendirilmiş asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa, fonun miktarına bakılmaksızın, bu işle görevlendirilmiş asliye hukuk mahkemesidir.*

*(2) 1976 ve 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca fon kurulması ko-*

*nusunda, bir Türk Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerde, o gemi sicilinin gözetimi altında tutulduğu mahkeme, sicile kayıtlı olmayan Türk gemilerinde malikin yerleşim yeri mahkemesi, yabancı gemilerde ise, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli İstanbul Asliye Ticaret Mahkemesi yetkilidir.*

*IX - Yargılama ve takip giderleri*

*MADDE 1349- (1) Yargılama ve takip giderleri için sorumluluk sınırlanamaz; bir fon kurulmuş olsa bile, davalı veya takip borçlusu, bu giderleri ayrıca ödemek zorundadır.*

Bu kurallar çerçevesinde ise esasen kurulmuş ve mevcut olan "fon" konu ile ilgili davalarda muhtap ve taraf olmak durumundadır.

- Yeni Ticaret Kanunu ile eski kanundan farklı olarak Donatan gemi adamları eylemleri nedeniyle bundan böyle sadece "yükün" uğradığı zararlardan değil "yolcunun" uğradığı zararlardan da sorumlu hale gelmiştir (md.1062). Ancak yukarıda belirtildiği şekilde bu sorumluluğun da talep halinde aynı sınırlandırma esaslarına göre sınırlandırılabilmesi mümkün olacaktır.

- Donatanın yanı sıra getirilen ve "fiili taşıyan" olarak adlandırılan yeni bir kavram getirilmiştir (yük taşıması için md. 1191 ; yolcu taşıması için 1248, 1257). Bu kavram aslında "donatan"ı da içermektedir. "Fiili taşıyan" ile "donatan" kavramlarının çakışması ve fiili taşıyan'ın "taşıyan" ile aynı hukuki statü'de değerlendirilmesi sonucu "donatan" ile "taşıyan" farkı ortadan kalmış gibidir. İki maddede birbirine yakın da olsa ki farklı tarif de bu iki maddenin farklı kaynaktan alınması nedeniyledir (md.1191 Hamburg Kurallarından; md.1248, 1257 ise Atina Kurallarından alınma). Sorumluluk bakımından da "taşıyan" ile "fiili taşıyan"ın aynı olaydan kaynaklanan

(ticari) hukuki sorumluluklarının "müteselsil" olması benimsenmiştir. Buna göre artık forwarder'lar kanalı üstlenilen alt taşıma-üst taşıma ilişkilerinde eskiden olduğu gibi yük tarafının önce sadece "forwarder" ile muhatap olması ve gerekiyorsa forwarder'ın fiili taşıyana rucuen başvurması şeklindeki iki veya daha çok aşamalı, uzun ve zahmetli yöntem terk edilmiş olmaktadır.

- Müşterek avarya ve çatma hallerinde gemiye düşen borçların sorumluluğu "donatana" aittir (m/a'da md.1274/1; çatmada md.1288,1289,1290,1291). Kurtarmada ise bu sorumluluk "gemi sahibi"ne ait (md.1306). (Tabii ki gemi sahibinin "donatan" sayıldığı haller de söz konusudur)

## 5. KAPTAN

- Kaptanla ilgili olarak Eski Kanunda md.1005-1015 arasında yer alan ve aslında deniz iş hukukunu ilgilendiren düzenlemeler yeni kanundan çıkartılmış ve konu tamamen deniz iş hukuku alanına bırakılmış bulunmaktadır.

- Keza kaptanın çok eski dönemlerden kalma, hürriyeti bağlayıcı yaptırıma kadar varan disiplin yetkisini düzenleyen hükümler de tamamen kaldırılmıştır.

- Eski kanunun kaynağını bulduğu dönemlerdeki iletişim ve teknoloji yetersizliği sebebiyle ortaya çıkarak bir zaruret olarak kabul edilmiş bulunan ancak günümüz iletişim imkanları ve teknolojisi karşısında fiilen uygulanma imkanı da kalmamış olan kaptanın bağlama limanı dışındayken gemiyi satma yetkisi (eski TK md. 990) kaldırılmıştır.

- Yine eski dönemlerdeki iletişim teknolojisi yetersizliği ile kaptana bağlama limanı dışında iken bir zaruret şeklinde tanınmış olan donatan hakkında bağlayıcı olmak üzere onun adına yapacağı bazı borçlandırıcı sözleşmeler bakımından da aşağıda izah edileceği üzere daraltıcı düzenlemeler yapılmıştır. Örneğin yeni kanuna göre kaptanın bağlama limanı dışında zaruret olsa dahi yapmak zorunda olduğu borçlandırıcı işlemler (onarım, kumanya, yakıt alımı) "kanuni rehin hakkı" (gemi alacağı) kapsamında çıkartılarak adı "deniz alacağı" statüsüne indirgenmiştir.

- Eski Ticaret Kanunu döneminde geminin bağlama limanı dışında kaptanın donatan adına akit ve işlemler

yapabilme imkanı mevcut idiyse bile kaptanın gemi donatanı adına dava edilebilmesi ve husumet yöneltilebilmesi mümkün değildi. Yeni Kanunun düzenlemesi ile sadece yabancı bayraklı gemilerde bağlama limanı dışında iken gemi sahibi veya donatanına karşı açılan davaların kaptana yöneltilebilmesi imkanı benimsenmiştir (md. 1104/3).

- Deniz raporu'nun (sea protest) mahkemedен düzenlenmesi sistemi eski kanunda olduğu gibi yeni sistemde de aynen kalmıştır.(md.1098 vd). Bu sistemin sakıncaları bulunmaktadır. Tartışmalı konudur. Sorun deniz raporu düzenlemesinin yargısal bir işlem mi idari bir işlem mi olduğu sorusunda yatmaktadır. Birçok ülkede deniz raporu kaptan tarafından noter veya liman başkanlığı kanalı ile yapılan bir beyandır. Bizde ise mahkeme yolu esas alınmıştır. Yeni kanunun bu konuda getirdiği tek yenilik yurt dışında TC konsolosluklarına da başvuru yapılabilecek olmasıdır. Günümüzde deniz taşımacılığı teknolojisi son derece gelişmiş olmakla, deniz ticaretinde büyük hacimler artık konteynerler ve konteyner gemileri ile taşınır hale gelmişler, gerek bu bu gemilerin tahmil tahliye imkanları gerekse limanlardaki tahmil tahliye ekipmanlarının gelişen teknoloji ile çok etkili ve süratli hale gelmesi sonucu konteyner gemilerinin liman operasyonları çok kısa bir zaman içerisinde tamamlanmakta olup çoğu zaman bu gemiler tatil günlerinde veya mesai saatleri sonrasında limana gelerek tatil bitmeden veya mesai başlamadan işlerini bitirerek hareket etme durumundadır. Keza turizm ağırlıklı cruise gemileri de uğrak yaptıkları limanlarda programları gereği çok sınırlı saatler içerisinde kalabilmektedirler. Bu durumlarda de-

niz raporu tanzimi için yetkili mahkemenin işlem yapmasının beklenilmesi gemiyi son derece geciktirmekte ve ciddi zararlara neden olabilmektedir. Böyle durumlarda, ( gemilerin tatil gün ve saatleri içerisinde varma ve kalma zorunluluğu olan hallerde) deniz raporu başvurusunun görevleri gereği 24 saat çalışma durumunda olan Liman Başkanlıklarınca da tatili müteakiben derhal mahkemeye sunulmak üzere kabul edilmesinin sağlanması çok faydalı olacaktır. Keza, deniz raporu için mahkemeye müracaat edildiğinde, mahkemenin tespit için mümkün olduğunca yakın bir gün tayin etmesi ve bunu uygun bir şekilde ilan etmesi gerekmektedir. Ancak, gecikmesinde sakınca görülen bir durumun varlığı halinde, ilandan vazgeçilmesi mümkündür (md.1100/2). Deniz raporunun tutulacağı ve tespit yapılacağı tarihin ilan edilmesi prosedürü, uygulamada bir takım ilave zorluklara neden olmaktadır. Şöyle ki; geminin Türkiye'de uğradığı limanın, bir ara liman olması ve geminin zaman kaybetmeksizin yolculuğuna devam etme zorunluluğunun bulunduğu hallerde, deniz raporunun tutulması için tayin elden günün ilanı prosedürü, zaman kaybına ve geminin başka limanlara ulaşma programının aksamasına neden olmaktadır. Ayrıca, geminin yalnızca deniz raporunun düzenlenmesi beklerken, yüksek demuraj bedellerini ödeme zorunluluğu da kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Böylesi durumlarda, mahkemenin anılan hükümde yer alan takdir yetkisini kullanarak, tespiti derhal yapması gerekmektedir. Ancak, ilk olarak İstanbul'da kurulan Deniz İhtisas Mahkemesinin, takdir yetkisini bu yönde kullanmak yerine, ilan için, yargısal bakımdan nispeten kısa dahi olsa deniz ticaretinde son derece uzun sayılabi-



---

lecek süreler verme yönünde bir uygulamayı tercih etmiş olması ve diğer birçok mahaldeki mahkemenin de iş yoğunluğu ve sair sebeplerle gün vererek duruşma açmaları özellikle konteyner ve cruise gemi armatörleri tarafından eleştirilmiş ve çok ciddi zaman ve para kaybına neden olmasından yakınılmıştır. Öte yandan gerek sigorta şirketlerinin haklı olarak titiz davranmaları ve gerekse yeni deniz kazalarını takip yönetmeliğine göre yine haklı olarak Liman Başkanlıklarınca bir kazaya uğramış gemiye deniz raporu tanzim etmeden yola çıkış izinin verilmesi yönündeki uygulaması karşısında deniz raporu almak hakkından vazgeçmek ve bundan imtina etmek de mümkün olamamaktadır. Bu nedenle, Yeni Türk Ticaret Kanunundaki deniz raporuna ilişkin olarak eski sistemi aynen tekrar eden bu düzenlemeler ciddi zorluklara yol açabilecek niteliktedir.

---

## 6. DENİZ TİCARET SÖZLEŞMELERİ

- Sistematik olarak yeni Kanunda "Deniz Ticaret Sözleşmeleri" kavramı getirilmiş olup bunlar 3 kategori (1. Kira 2. Zaman Çarteri 3. Navlun. 4. Yolcu Taşıma) olarak değerlendirilmiştir. Ancak diğer sık kullanılan deniz ticaret sözleşmeleri ise kanunda (ör. kılavuzluk-römorkaj) ele alınmamıştır.

### A. GEMİ KİRALAMA (Bare Boat Charter/ Demise Charter) SÖZLEŞMELERİ:

- Gemi kiralama sözleşmeleri Fransız, Hollanda ve Türk Borçlar Kanunu hükümleri esas alınarak yeni özel hükümler şeklinde düzenlenmiştir. (md.1119 vd.). Buna göre :

#### *Gemi Kira Sözleşmeleri*

##### *A) Tanımı ve türleri*

(1) *Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir.*

(2) *Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez.*

##### *B) Gemi kira senedi*

(1) *Gemi kira sözleşmesinin taraflarından her biri, giderini vermek koşuluyla, sözleşme şartlarını içeren ve gemi kira çarter partisi olarak adlandırılan bir gemi kira senedi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir.*

##### *C) Sicile şerh*

(1) *Sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taraflar, gemi kira söz-*

*leşmelerinin Türk Gemi Siciline veya 941 inci maddenin üçüncü fıkrası gereğince Denizcilik Müsteşarlığı tarafından tutulan özel sicile şerhini isteyebilirler.*

*(2) Bu şerh, sonraki maliklere, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde, gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğunu yükler.*

#### *D) Hüküm ve sonuçları*

##### *I- Geminin kullanılmasından doğan istemler*

*(1) Kiracı, üçüncü kişilerin, geminin işletilmesinden dolayı, kiraya verene karşı yöneltecekleri tüm istemleri karşılamak yükümlülüğü altındadır.*

##### *II- Geminin teslimi*

*(1) Kiraya veren, kiralanan gemiyi kararlaştırılan tarihte ve yerde denize elverişli ve sözleşme ile güdülen amaca uygun bir şekilde kullanmaya hazır olarak kiracıya teslim etmekle yükümlüdür.*

##### *III- Giderler*

*(1) Geminin ayıplarından doğan tamirler ile bu yüzden değiştirilen parçaların giderleri kiraya verene aittir.*

*(2) Geminin, ayıbından dolayı yirmidört saatten fazla bir süre hareketsiz kalması hâlinde, aşan süre için kira bedeli ödenmez, ödenmiş ise geri verilir.*

*(3) Geminin bakımı ve birinci fıkra kapsamına girmeyen tamirleri ile parçalarının değiştirilmesi ve işletilmesinden doğan giderler, kiracıya aittir.*

##### *IV- Gemiyi kullanma hakkı*

*(1) Kiracı, gemiyi tahsis amacına uygun olarak sözleşme hükümleri çerçevesinde dilediği gibi kullanabilir.*

*(2) Kiracı, kiraya verenin geminin donatımı için sözleşme hükümlerine göre gemide bıraktığı her tür malzeme ve teçhizatı, sözleşmenin bitiminde aynı nitelik ve nicelikte teslim etmek şartıyla kullanma hakkına sahiptir.*

##### *V- Sigorta*

*(1) Kiracı, geminin iadesine kadar doğacak denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür. Sigorta sözleşmesinde ve poliçesinde, kiraya verenin ismen bildi-*

*rilmesi ve sigortanın "kimin olacaksa onun lehine" yaptırılması zorunludur.*

#### *VI- Gemi adamlarının çalıştırılması*

*(1) Gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülükler kiracıya aittir. Geminin gemi adamlarıyla birlikte kiracının emrine verildiği kira sözleşmelerinde, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülüklerden kiraya veren, kiracı ile birlikte ve müteselsilen sorumlu olur.*

#### *VII- Kira ödeme borcu ve teminatı*

*(1) Kira bedeli, sözleşmede kararlaştırılan zamanda, bu hususta anlaşma yoksa geminin zilyetliğinin sözleşme şartları çerçevesinde kiracıya devredildiği günden başlamak üzere aylık olarak ve peşin ödenir.*

*(2) Kiraya veren, gemi kira sözleşmesinden doğan bütün alacakları için kiracıya ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca hapis hakkına, kiracıya ödenecek navlun ve diğer alacaklar üzerinde aynı Kanunun 954 ilâ 961 inci maddeleri uyarınca alacak rehnine ve kiracıya ödenecek navlunu teminat altına almak üzere 1201 inci maddeye göre tanınan hapis hakkına sahiptir; şu kadar ki, borçlular, alacak rehni kendilerine bildirilmediği takdirde kiracıya yapacakları ödemeyle borçlarından kurtulurlar.*

#### *VIII- Geminin iadesi*

*(1) Kiracı, sözleşme bitiminde gemiyi, teslim aldığı hâliyle geri verir. Kiracı, gemide ve tesisatında, normal bir kullanım tarzı sonucunu meydana gelen eksiklik, değişiklik veya aşınmadan sorumlu değildir.*

*(2) Sözleşmenin bitiminde gemiyi iadede geciktiği takdirde kiracı, geciktiği sürenin ilk onbeş günü için kira bedeli üzerinden ve sonraki günler için kira bedelinin iki katı üzerinden hesaplanacak bir tazminatı ödemekle yükümlüdür; meğerki, kiraya veren, daha yüksek bir zarara uğradığını ispat etmiş olsun.*

- Görüldüğü üzere geminin mürettebatı ile birlikte kiralınmasında kiralayan (gemi sahibi) mürettebat alacaklarından müteselsilen sorumlu tutulmuş. (md.1127).

Kanımızca bu tartışmalı bir durumdur. Gemi sahibi (kira-ya veren) için olumsuz ama gemi adamı için olumlu ise de iş hukukundaki "taşeron işveren" anlayışından hareketle yapılmış olan bu düzenlemenin uluslararası gemi kiralama sözleşmelerine ve uygulamasına uygun olduğu söylenemez. Gemi kirasında geminin mürettebatı ile birlikte kirayana verilmesi esasen ilişkiyi de "zaman çarteri" haline dönüştürür.

- Türk bayraklı gemilerin kiralanmasında kiranın "sicile şerh"i öngörülmüş (md. 1121) ve yabancı bayraklı gemilerin kiralanması suretiyle özel izin çerçevesinde geçici olarak Türk bayrağını çekme hakkının tanınması halleri bakımından da özel sicil'e kayıt esası kabul edilmiştir (md.941/3).

## B. ZAMAN ÇARTERİ (Time Charter) SÖZLEŞMELERİ

- Bir diğer yenilik olarak eski Ticaret Kanununda düzenlenmemiş olan ancak tatbikatta sözleşme hukuku ve uygulama düzeyinde çok yaygın bir şekilde ele alınmış bulunan Zaman çarteri sözleşmeleri de yeni Ticaret Kanununda, Fransız hukuku esas alınmak suretiyle düzenlenmiştir (md.1131 vd.). Buna göre ise :

### *Zaman Çarteri Sözleşmesi*

#### *A) Tanımı*

(1) *Zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.*

(2) *Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır.*

#### *B) Zaman çarter partisi*

(1) Zaman çarteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, giderini vererek, sözleşme şartlarını içeren bir zaman çarter partisi düzenlenmesini ve verilmesini isteyebilir.

C) Tarafların hakları ve borçları

I- Tahsis edenin borçları

(1) Tahsis eden, geminin teknik yönetimini üstlenir. Bu amaçla tahsis eden, belirlenen gemiyi;

a) Kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak,

b) Sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmak, ile yükümlüdür.

II- Geminin ticari yönetimi

(1) Geminin, ticari yönetimi tahsis olunana aittir.

(2) Kaptan, tahsis olunanın geminin ticari yönetimine ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesi hükümleri çerçevesinde kendisine verdiği bütün talimatlara uymak zorundadır.

III- Giderler

(1) Geminin ticari işletilmesinden doğan, özellikle makinelerinin düzenli bir şekilde işlemlerini sağlayacak nitelik ve miktarda yakıtın sağlanması için gerekli giderlere olduğu gibi, tüm giderlere tahsis olunan katlanır.

IV- Ücret ödeme borcu ve teminatı

(1) Tahsis ücreti, geminin ticari yönetiminin, sözleşme şartları çerçevesinde fiilen tahsis olunana bırakıldığı günden başlamak üzere aylık olarak ve peşinen ödenir.

(2) Geminin hareketsiz kaldığı sürenin en az yirmidört saati geçmiş olması şartıyla, ticari bakımdan yararlanılabilir bir durumda olmadığı süre için ücret ödenmez.

(3) Tahsis eden zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacakları için, tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca hapis hakkına, tahsis olunana ödenecek navlun üzerinde aynı Kanunun 954 ilâ 961 inci maddeleri uyarınca alacak rehnine ve bu navlunu teminat altına almak üzere 1201 inci maddeye göre tanınan hapis hakkına sahiptir; şu kadar ki, navlun borçlusu, alacak rehni kendisine bildirilmediği takdirde tahsis olunana yapacağı ödemey-

*le borcundan kurtulur.*

*V- Tahsis olunanın sorumluluğu ve gemiyi iade yükümlülüğü*

*(1) Tahsis olunan, geminin ticari yönetimi dolayısıyla tahsis edenin uğradığı zararlardan sorumludur.*

*(2) Tahsis olunan, sözleşme bitiminde gemiyi sözleşmede belirlenen yerde ve hâlde iade etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlali hâlinde, tahsis olunan, gecikilen zaman dilimi için, zaman çarteri sözleşmesinin bittiği tarihte ödenmesi gereken tahsis ücretinin iki katını ödemekle yükümlüdür; meğerki, bu yüzden daha yüksek bir zararın meydana geldiği ispat edilmiş olsun.*

- Görüldüğü üzere Zaman çarterinde, donatanın (fiili taşıyanın) zaman çarterine ait taşınırlar (kumanya, bunker vs.) ile alacaklısı olduğu navlun hakkı üzerinde hapis hakkı tanınmıştır (md.1136/3). Buna göre uygulamada sıklıkla karşılaşılan zaman çarteri navlunu alacaklısının artık sayılanlar dışında kalan yük üzerinde bir hapis, rehin haciz yapma gibi iddiası söz konusu olamayacaktır.

- Zaman çarteri navlun sözleşmeleri kategorisinde değerlendirilmemiştir. Sistematiğinden zaman çarteri sözleşmesi "deniz ticaret sözleşmeleri" kapsamında ele alınmış ise de aynı kapsam içerisinde ayrı bir başlık olarak yer alan "navlun sözleşmeleri"ne dahil edilmemiştir. Diğer bir deyişle yeni Ticaret Kanunumuzun sistematiği bakımından zaman çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi türü sayılmayacaktır. Bu durum tartışılmalı bir konudur. Bir görüşe göre zaman çarteri "yük taşıma taahhüdü" içermediğinden navlun sözleşmesi değil, bir "kira sözleşmesi"dir. Başka bir görüşe göre ise zaman çarteri ile tahsis alınan gemiye çarterer kendi yükünü yükleyip taşıyabildiğine göre (çoğunlukla tanker taşımalarında olduğu gibi) bu da bir navlun sözleşmesidir.

Hatta şimdi, yeni kanunun bu düzenleme sistematığı itibarı ile zaman çarterini ne kira ne de navlun sözleşmesi saymayan üçüncü bir görüşün doğduğu da ileri sürülebilecektir. Ancak zaman çarterini navlun sözleşmesi dışında saymanın pratik bakımdan da bazı sakıncaları bulunmaktadır. Örneğin vergi hukuku ve mali düzenlemeler itibarı ile navlun sözleşmeleri KDV vb. birçok vergi yükünden muaf ve/veya istisnadır. Şimdi zaman çarteri sözleşmeleri bu kapsamda sayılmadığı takdirde navlun sözleşmelerine tanınmış muafiyet ve istisnalardan (aynı gemi kiralama olduğu gibi) yararlanamayacaktır. Diğer taraftan zaman çarterini navlun sözleşmelerinin dışında tutulmuş olması kanunun kendi içerisinde de çelişkili bir durum yaratmaktadır. Zira sistematik bakımdan bu sözleşmeleri navlun sözleşmesi dışında tutan kanun, bu defa navlun sözleşmelerine ait düzenleme içerisindeki bir başka maddesinde (md.1194) "zaman üzerine navlun" u düzenlemektedir. Keza yukarıda da ifade edildiği üzere uluslar arası büyük petrol şirketlerinin zaman üzerine çarter sözleşmesi ile bağladıkları tankerlerle kendi yüklerini taşıdıkları ve böylece zaman çarteri sözleşmesinin bir alt navlun sözleşmesine gerek olmaksızın doğrudan yük taşıma işinde kullanılan bir hukuk enstrümanı olduğu da bir gerçektir.

### C. NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

Eski kanunda olduğu gibi yeni kanunda da navlun sözleşmesi "sefer çarteri" ve "kırkambar sözleşmeleri" şeklinde yer almıştır.



### a. Kavramlar, Kurumlar, Taraflar ve Hakları

- "Demirleme yeri" (md.1142) ve "Hazırlık bildiri-mi" (md.1152) doğrudan ve net olarak düzenlenmiştir. Buna göre sözleşmede varma limanı genel olarak veya coğrafi bölge şeklinde ifade edilmişse, buradaki resmi bekleme yeri "demirleme yeri" olarak kabul edilecektir. Buraya varıp demirleme üzerine "hazırlık bildiri-mi" yapılacaktır. Gemiye bu bildirim sonrasında "yükleme yeri" (md.1152/3) gösterilmelidir. Hazırlık bildiri-mi şekle bağlı değildir.

- Kırkambar sözleşmelerinde taşıtan yüklenmiş eş-yayı gemiden indirerek geri almak isterse tam navlunu ödemek, tüm masraflarını karşılamak ve gemiye yük vermiş diğer tüm taşıtanların muvafakatini almak zorunda-dır. Bu yükü gemiden çıkartmak için sefer ve liman de-ğiştirilmez.(md.1164)

- Yükleme ve boşaltma sürelerinde bu sürelerin sözleşme ile belirlenmemiş olması halleri için uygulama kaynaklı liman teamülü "cop" (custom of port) esası getirilmiştir (md.1153/2, md. 1169/2). Buna göre uyuşma-lığa konu geminin bulunduğu limanın günlük yükleme/boşaltma kapasitesinin yüke bölünmesi suretiyle Yasal yükleme /boşaltma süresi belirlenecektir.

- Gerek navlunu gerekse sürastaryanın (demuraj) borçlusu daima "taşıtan" dır. (yükleten veya gönderilen değildir) (md.1155/4), md.1171/4). Ancak konişmetoda navlunun ve sürastarya parasının "gönderilenden" alınacağına dair açık hüküm varsa bundan gönderilen sorum-lu olacaktır (md.1240). Aksi halde konişmetodan açıkça anlaşılmadıkça gönderilenden navlun ve sürastarya öde-

mesi istenilemeyecektir.

- Sürastarya süresi (sözleşmedeki süre veya 10 gün) dolduktan sonra taşıyan doğan tüm zararları için tazminat isteyebilir.

- Navluna ilişkin hükümler kıyasen bile sürastarya'ya uygulanmaz (md.1155/6, md.1171/6). Bu hüküm sürastaryanın navlundan bağımsızlığını sağlamaktadır. Örneğin, navluna ilişkin, takas, mahsup veya tahsil beyanları sürastarya için ileri sürülemeyecektir.

- Yükleme limanında sürastarya oluşursa, taşıyan dilerse bunu teminata bağlanmadan veya tahsil etmeden taşımaya başlamayabilir (md. 1155/4). Bu düzenleme de taşıyanı gereksiz zaman kaybı ve sefer programı değişikliğine sevk etme zorunda bırakabilecek olmasından dolayı fiilen uygulanmasının pek mümkün olmayacağı yüzünden eleştirilmektedir.

- Yeni kanunda sözleşmede sürastarya parası belli edilmemiş ise bu bedelin taşıyanın bekleme giderleri ile yaptığı faydalı giderler olacağı (md.1155/3, md. 1171/3) şeklinde düzenleme yapılmıştır. Kanımızca bu yaklaşım tartışma götürür bir durum yaratmaktadır. Bu düzenleme ve ifade aslında ne bir "navlun", ne bir "tazminat" ne de bir "ceza" olan sürastaryanın "sui generis" niteliği ile bağdaşmamaktadır. Bu konuda yeni kanun sürastarya'yı bir tür "alacaklının temerrüdü" kapsamında saymakta olmasının etkisini görmekteyiz. Oysa "sürastarya" adı altında yapılan bir düzenlemede bu kurumun kendine özgü özelliğinin göz ardı edilmemesi ya da "sürastarya" deyiminin kullanılmasından da vazgeçilmesi gerekirdi.

- Sürastarya süresi sözleşme ile belirlenmemişse en fazla 10 gündür (md. 1154/2, md.1170/2) Bu düzenleme

dökme taşımalar için yarar sağlayabilirse de özellikle konuya ilişkin hükümlerin kıyasen uygulandığı konteyner demurajında ciddi sorunlar doğuracak bir düzenleme olarak gözükmektedir. (Konteyner taşımacılığına ilişkin (demuraj, teslim özel konular düzenlenmemiş). Artık konteyner demurajında maksimum 10 günlük demuraj işleyecektir. Aksi halde konteyner boşaltılmalıdır. Ancak bunun da fiili uygulaması liman sıkışıklıkları, depo ve yer yetersizliği nedenleriyle çok zor olmaktadır .

- Tatbikatta yaygın uygulaması olan gemin yükleme ve/veya boşaltmasının yükleme/boşaltma süresinden önce bitirilmesi halinde ödenen "hızlandırma primi" (d/m) kanunda yasal olarak da düzenlenmiş bulunmaktadır (md.1157, 1173). Kanunda "bu paraya ilişkin sürenin hesaplanmasında yükleme/boşaltma süresinin hesabına ilişkin kurallar"ın uygulanacağı ifade edilmektedir. Oysa zaten bu kavram yükleme/boşaltma süresine bağlı bir uygulamadır. Diğer taraftan yine genellikle uygulamada olduğu üzere bu primin sürastarya parasının yarısı olarak hesaplanacağına dair esas kanuna alınmamış, başka bir para hesaplama kriteri getirilmemiş konu tamamen tarafların sözleşmesine bırakılmış bulunmaktadır.

- Pişmanlık navlunu (en azından deyim ve başlık olarak) kalkmış ve yeni kanunda akdin ifa edilmemesine dayalı zarar ve kusura orantılı tazminat esası gelmiş bulunmaktadır. Bunun için BK genel kuralları gereği zararın kanıtlanması da gerekli hale gelmiş bulunmaktadır. Bu düzenleme gerisinde pişmanlık navlunu kurumunun kötüye kullanılmasının önlenmesi ve taşıyanları buna teşvik etmeme düşüncesi vardır. Navlun sözleşmesinin seferden önce taşıtanca feshi veya taşıtanın hiç yük ver-

memesi halinde taşıyanın uğradığı zararın tazmini esası kabul edilmiş ise de zararın varlığı hususunda (kazanç kaybı) tereddüt bulunuyorsa %30 tazminat esası getirilmiş ki kanımızca bu da bir çelişkili çözüm doğurmuştur. (md.1158).

- Buna karşılık eğer eksik yükleme yapılmışsa taşıyan tam yük bedelini ve tüm zararlarının tazminini isteyebilir. (Eksik kalan kısım değerlendirilmişse bundan elde edilen gelir ve menfaat tazminattan düşülür). (md.1160)

- Güverte yükünün durumu daha detaylı olarak, geçmişteki Yargıtay uygulaması ve Hamburg Kuralları çözümü ile yeniden ve daha açık bir şekilde düzenlenmiştir (md.1151). Buna göre :

(1) *Taşıyan, eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamaz.*

(2) *Taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsuz ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir.*

(3) *Taşıyan, eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda yükleten ile anlaşığı takdirde denizde taşıma senedine bu yolda yazılı bir kaydı düşmesi gerekir. Böyle bir kaydın düşülmemesi hâlinde, güvertede taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir; şu kadar ki, taşıyan, denizde taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkına sahip değildir.*

(4) *Eşyanın güvertede taşınmış olması birinci veya ikinci fıkraya aykırı ise, taşıyan, güvertede taşımadan ileri gelen ziya, hasar veya geç teslimden 1178 ve 1179 uncu maddelere göre sorumlu olur. Taşıyanın sorumluluğunun sınırları hakkında, yerine göre, 1186 veya 1187 nci maddeler uygulanır.*

(5) *Eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın, 1187 nci madde anlamında bir fiili veya ihmali sayılır.*

- Eski Ticaret Kanununda Hagues/Visby Kurallarına uyumlu olarak kabul edilmeyen gecikme zararı yeni Ticaret Kanununda kabul edilmiştir (md.1178). Ancak gecikme zararının talep edilebilmesi için yükün varması gereken zamandan itibaren 60 gün içerisinde taşıyana veya fiili taşıyana gecikme ihbarının yapılması zorludur (md. 1185). Aksi halde gecikme zararını talep etme hakkı düşecektir.

- Hasar,ziya ve gecikme ihbarı hem "taşıyan"a hem de "fiili taşıyana" yapılabilir (md.1185/6)

- Taşıyanın sorumluluktan kurtulması veya sorumluluğunu sınırlandırması imkanları hem sözleşmeye hem de haksız fiile dayanan davalarda uygulanır (md.1190)

- "Taşıyan" ve "fiili taşıyan"nın hasar, ziya ve gecikme zararlarından sorumlulukları müteselsildir (md.1191/4). Bu durum özellikle forwarder aracılığı iş yapılan işlerde gerek forwarderlerin fiili taşıya seçiminde gerekse fiili taşıyanların forwarder seçiminde dikkat etmeleri gereken yeni bir düzenleme olup muhtemel sıkıntıların bertarafı için işbirliği yapılacak forwarder' ve/veya fiili taşıyanların iyi seçilmesini ve gerekirse işin üstlenilmesinin teminata bağlanmasını gerektirecek bir husustur.

- Taşıyanın yangın ve gemi adamlarının teknik kusur nedeniyle mutlak sorumsuzluğu yeni kanunda da aynen korunmuştur. (Hague/Visby ve eski TTK esası). Buna bir de "kurtarma" nedeniyle özel bir mutlak sorumsuzluk hali eklenmiştir. (md.1181)

- Taşıyanın muhtemel sorumsuzluğu hallerine eski kanun uygulamasında sadece konişmentolarda bu yönde şerh varsa nazara alınan "ambalajın yetersizliği" ve "işaretlerin yetersizliği" kavramları eklenmiştir (md.1182).

Konişmento atfı nedeniyle belgenin "temiz konişmento" niteliği kaybolacağından yükletenin veya taşıtanın banka ve akreditif ilişkisine olumsuz olarak yansıtacağından bu düzenleme yerinde olmuştur. Ancak böyle bir durumun varlığının deliller kaybolmadan derhal tespit ettirilmesi gerekecektir.

- Yükte zarar, ziya ve gecikmesinin meydana gelmesinde taşıyanın kusuru dışında kalan başka sebeplerin de varlığı halinde taşıyan bu zararların sadece kendisinin veya adamlarının kusuruna bağlanabilen kısmından sorumlu olacaktır.

- Navlun borçlusu (taşıtan) ve muacceliyeti olarak eşyanın tesliminin istenildiği an ve her halde boşaltma süresinin sonu olarak (md.1197) tespit edilmiştir.

- Taşıyanın tüm alacakları için hapis hakkı tanınmıştır (md.1201). (ayrıca md. 891,923,1254,1275,1315). Hapis hakkı mala zilyed olduğu müddetçe ve malın teslimden itibaren 30 gün içerisinde alacak miktarı ile orantılı olarak kullanılır. Hapis hakkının kullanılması ile ilgili (defter tutuma ve takip) özel hapis hakkı hükümleri öngörülmüş bulunmaktadır (md.1398-1400).

- Eski kanunda 10 kuruş TL olarak belirtilmiş olan taşıyanın yük hasar ve ziyayı için Parça (koli) ve unite başına sorumluluk limiti yeni kanunda 666,67 ÖÇH ; kg başına 2 ÖÇH (md.1186) olarak tespit edilmiştir. Ancak taşıyanın veya adamlarının hasar ve ziyada kasıtının bulunması halinde veya taşıtanın eşyanın cins ve miktarını bildirmiş olması halinde bu sınır yoktur. Bu uygulama çerçevesinde Konteyner ilke olarak koli olarak kabul edilmiştir. Meğer ki konteyner içine muhtelif koliler alınmış ve keyfiyet de konişmentoya derc edilmiş olsun.

Bu konuda eski kanun döneminde bu sorumluluk sınırlandırılması ile ilgili Yargıtay uygulamasına göre taşıma senedinde veya konişmenoda yükün faturasına, akredite bir atıf varsa veya yükün değerinin anlaşılacağı türde açıklamalar mevcutsa taşıyanın bu sınırlamadan yararlanma hakkı tanınmamakta idi. Bunun psikolojik sebebi olarak eski kanundaki limitin adalet duygusunu rencide edecek derecede düşük olması (günümüz değeri itibarı ile 10 kuruş) gösterilmekte idi. Şimdi yeni kanunda bu konuda yeni bir düzenleme yapılmak suretiyle limit miktarı da uluslar arası bir birime bağlandığına göre Yargıtay'ın eski uygulamasından dönmesinin söz konusu olup olmayacağı bir merak konusu olarak kalmaktadır.

- Gecikme zararlarında da sorumluluk sınırı öngörülmüş olup bu sınır toplam navlun değerini aşmamak üzere geciken eşyaya tekabül eden navlun payının 2 katı olarak öngörülmüştür (md.1186)

- Yeni kanunun düzenlemesi ile taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması bakımından ikili bir sistemin ortaya çıktığı gözlemlenmektedir. Bunlardan ilki yukarıda donatanı sorumluluğu altında açıklanan ve don atanın yanı sıra taşıyanın, işletenin, kaptanın ve gemi adamlarının sorumluluğunun da sınırlandırılmasını içeren kanunun bizatihi kendisinin yapmış olduğu sınırlama düzenlemeleri iken; diğeri atıfta bulunarak kapsamına aldığı uluslararası sorumluluğun sınırlandırılması sistemidir. Burada kanımızca taşıyan öncelikle kendisi için en az sorumluluğu doğurmaya müsait sistemin kendisine uygulanmasını isteme hakkında sahip olmalıdır.

- Yükleten ve taşıyan için de kusuru varsa gemi ve yük ziyaından sorumluluk hükmü getirilmiştir (md.1208).

- Taşımayı üstlenmiş olan geminin yolculuk başladıktan sonra zayi olması halinde taşıyan, eğer eşyayı sözleşmede ismen kararlaştırılmış olan gemiden başka bir gemiye yüklemeye ve aktarmaya yetkili ise , geminin ziyayı halinde taşımayı diğer uygun bir gemi ile yapabilir veya tamamlayabilir (md.1212)

- Boşaltma limanında eğer yerel mevzuat gereği mevcutsa, malın "yetkili makama" teslimi ile taşımanın ve taşıyan sorumluluğunun sona ermesi esas kabul edilmiştir (md.1178). Bu takdirde liman sahası (kara) sorumluluğu ve hasar-ziya ihbarı nasıl olacaktır? Taşıyan hapis hakkını nasıl kullanacaktır? Diğer bir ifade bu durumda malın liman'a indirilmesi ile taşıyanın tüm sorumluluğu sona ermekte ve limanda bekleme süresi içerisinde doğacak hasar ve kayıplar taşıyanı artık bağlamayacaktır. Bu durumda kanımızca hasar ve kayıp ihbarı yapma süresinin de yükün limana inmesi ile başlaması gerekecektir. Özellikle liman sahasındaki bekleme sırasında özel özen gösterilmesi gereken (örneğin reefer) yükler bakımından tüm muhafaza yetkilerinin (elektriğe bağlama, soğukluğu ayarlama vs.) de taşıyandan alınarak liman ve/veya "yetkili makam"a geçmesi gerekir.

## b. Taşıma Senetleri

- Gelişen teknolojin bir ürünü olarak fiilen uygulanmaya başlayan ancak hukuki bakımdan kıymetli evrak olması nedeniyle geçerliliği tartışma konusu olan, ıslak imza taşımayan elektronik ve mekanik konişmento düzenlenmesi yeni kanunla mümkün hale getirilmiştir. Aslında bu husus yeni kanun resmi gazetede yayınlanıp



henüz yürürlüğe girmediği bir sırada 12.4.2011 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan eski TTK.na ilişkin bir değişiklikle yeni kanunun yürürlüğe girmesi beklenilmeden çözülmüş ve kabul edilmiş bulunmaktadır.

-Uygulamada gerek yargısal içtihadlar bakımından gerekse deniz ticaet hukuku doktrini bakımından çok tartışılan bir konu da konişmentolarda yapılan atıflar nedeniyle o konişmentonun bağlı olduğu çarter parti kurallarının (özellikle de bu kurallar içerisindeki yetkili mahkeme ve/veya tahkim şarlarının) konişmento hamili 3. şahıslar hakkında da geçerli olup olmayacağı hususu olmuştur. Yargıtay uygulamasında bu tür çarter parti'ye bağlı ve atıf yapan konişmentolardaki klozların konişmento hamili 3. şahısları da bağlayacağı yönünde hüküm kurulmuştur. Bu yaklaşım çarter partiye taraf olmayan 3. şahısların taraf olmadıkları belgenin haberdarı olmadıkları halde kendilerine getirdiği bu yükümlülüklerin ciddi haksızlık doğurduğu itirazlarını gündeme getirmiştir. İşte yeni kanun bu konuda Incorporation clause (c/p ye atıf halinde onun de b/l'e eklenmesi şartı) olarak adlandırabileceğimiz yeni bir kural getirerek (md.1237/3) konişmentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesinin gerekeceği ve bu takdirde çarter partide yer alan hükümlerin niteliklerinin elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebileceği kabul olunmuştur. Böylece atıf yapılan belgenin de birlikte devri zorunluluğu yolu ile konişmento hamili 3. şahıslar daha çok koruma altına alınmıştır.

- Tatbikatta özellikle demir-çelik yükleri gibi doğrudan taşımadan kaynaklanmaksızın çok hızlı bozulabilen

yükler bakımından sıklıkla ortaya çıkan ve eski ticaret kanununun aksine bir hükmü (eski TTK md. 1064/2) dolayısı ile de ciddi tartışmalara yol açmış bulunan Temiz konişmeto için verilen Garanti Mektubu uygulaması hakkında Yeni Ticaret Kanununda eski Kanunun aksi yönünde olarak, Hamburg kuralları ile konuya ilişkin Yargıtay çözümü esas alınmış ve iyiniyetli olma ve 3. şahısları aldatmama ilkesi benimsenmek suretiyle bu tür garanti mektuplarının hukuken kabulü benimsenmiştir (md.1241). Buna göre :

*Taşıyan veya onun bir temsilcisi tarafından konişmentonun, yükletenin konişmentoya konulmak üzere bildirdiği kayıtlara veya eşyanın haricen belli olan hâl ve niteliğine ilişkin bir çekince eklenmeksizin düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı yükletenin tazmin edeceğine dair her taahhüt veya anlaşma, konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersizdir.*

*Böyle bir taahhüt veya anlaşma, taraflar arasında geçerlidir; meğerki, taşıyan veya onun bir temsilcisi, ikinci fıkrada belirtilen çekinceyi koymamak suretiyle, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişileri aldatma amacı gütsün. Bu durumda, konişmentoya konulmayan çekince, yükleten tarafından konişmentoya yazılmak üzere bildirilen kayıtlara ilişkinse, taşıyan, yükletenden tazminat isteyemez.*

*Aldatma kastının varlığı hâlinde taşıyan, konişmentodaki kayıtlara güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişilere karşı, öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanmaksızın sorumludur.*

- Teknolojinin gelişmesi, gemilerin ve liman operasyonlarının hızlanması, konteyner taşımacılığının artmasının bir sonucu olarak genellikle dökme dışı yüklerde daha hızlı harekete imkan sağlayan ve kıymetli evrak ni-

teliğinde olmayan deniz taşıma senetlerinin (seawaybill) kullanılması zaman içerisinde artmış bulunmaktadır. Bu uygulamada yük alıcıları konişmentonun kendilerine ulaşmasını beklemeksizin ve belgenin taşıyana ibrazı gerek olmaksızın yüküne kavuşma imkanına sahip olmaktadır. İşte bu yaygın uygulamaya uygun olarak dilendiği takdirde kıymetli evrak niteliği taşımayan konişmento dışı deniz taşıma senedi (seawaybill) kullanılması kabul edilmiştir( md. 1242)

- Konişmento, çarter parti, kurtarma anlaşması vb. gibi genellikle önceden basılmış tektip metinler bakımından yeni Borçlar Kanunu ile getirilmiş olan "genel işlem koşulları" esaslarına da dikkat edilmesi gereklidir. Özellikle BK. md. 21.deki "yazılmamış sayılma" ilkesi bu bakımdan önem arz etmektedir. Buna göre :

### *Genel işlem koşulları*

#### *I. Genel olarak*

*Genel işlem koşulları, bir sözleşme yapılırken düzenleyenin, ileride çok sayıdaki benzer sözleşmede kullanmak amacıyla, önceden, tek başına hazırlayarak karşı tarafa sunduğu sözleşme hükümleridir. Bu koşulların, sözleşme metninde veya ekinde yer alması, kapsamı, yazı türü ve şekli, nitelendirmede önem taşımaz.*

*Aynı amaçla düzenlenen sözleşmelerin metinlerinin özdeş olmaması, bu sözleşmelerin içerdiği hükümlerin, genel işlem koşulu sayılmasını engellemez.*

*Genel işlem koşulları içeren sözleşmeye veya ayrı bir sözleşmeye konulan bu koşulların her birinin tartışılarak kabul edildiğine ilişkin kayıtlar, tek başına, onları genel işlem koşulu olmaktan çıkarmaz.*

*Genel işlem koşullarıyla ilgili hükümler, sundukları hizmetleri kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütmekte olan kişi ve kuruluşların hazırladıkları sözleşmelere de, niteliklerine bakılmaksızın uygulanır.*

## II. Kapsamı

### 1. Yazılmamış sayılma

Karşı tarafın menfaatine aykırı genel işlem koşullarının sözleşmenin kapsamına girmesi, sözleşmenin yapılması sırasında düzenleyenin karşı tarafa, bu koşulların varlığı hakkında açıkça bilgi verip, bunların içeriğini öğrenme imkânı sağlamasına ve karşı tarafın da bu koşulları kabul etmesine bağlıdır. Aksi takdirde, genel işlem koşulları yazılmamış sayılır.

Sözleşmenin niteliğine ve işin özelliğine yabancı olan genel işlem koşulları da yazılmamış sayılır.

### 2. Yazılmamış sayılmanın sözleşmeye etkisi

Sözleşmenin yazılmamış sayılan genel işlem koşulları dışındaki hükümleri geçerliliğini korur. Bu durumda düzenleyen, yazılmamış sayılan koşullar olmasaydı diğer hükümlerle sözleşmeyi yapmayacak olduğunu ileri süremez.

## III. Yorumlanması

Genel işlem koşullarında yer alan bir hüküm, açık ve anlaşılır değilse veya birden çok anlama geliyorsa, düzenleyenin aleyhine ve karşı tarafın lehine yorumlanır.

## IV. Değiştirme yasağı

Genel işlem koşullarının bulunduğu bir sözleşmede veya ayrı bir sözleşmede yer alan ve düzenleyene tek yanlı olarak karşı taraf aleyhine genel işlem koşulları içeren sözleşmenin bir hükmünü değiştirme ya da yeni düzenleme getirme yetkisi veren kayıtlar yazılmamış sayılır.

## V. İçerik denetimi

Genel işlem koşullarına, dürüstlük kurallarına aykırı olarak, karşı tarafın aleyhine veya onun durumunu ağırlaştırıcı nitelikte hükümler konulamaz.

### F. Sözleşmenin içeriği

#### I. Sözleşme özgürlüğü

Taraflar, bir sözleşmenin içeriğini kanunda öngörülen sınırlar içinde özgürce belirleyebilirler.

#### II. Kesin hükümsüzlük

Kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmeler kesin

*olarak hükümsüzdür.*

*Sözleşmenin içerdiği hükümlerden bir kısmının hükümsüz olması, diğerlerinin geçerliliğini etkilemez. Ancak, bu hükümler olmaksızın sözleşmenin yapılmayacağı açıkça anlaşılırsa, sözleşmenin tamamı kesin olarak hükümsüz olur.*

-Daha ziyade "tüccar"a karşı tüketicinin korunması amaçlı olarak Tüketicilerin Korunması Kanunundan esinlenerek yapmış olan bu düzenlemenin ticari kimliği olmayan tüketicilerin taraf olacağı ilişkilerde uygulanması gereği kaçınılmaz bir durum ise de her iki tarafı da tüccar olan sözleşmelerin tarafları arasında ve hükümleri önceden çeşitli uluslar arası ticari örgütler tarafından (ör. Bimco) hazırlanarak mesleki kurumlarca ve/veya internet vb. ortamlarda çok önceden yayınlanmış ve incelemeye sunulmuş metinler hakkında uygulanmasının tacirler arasında taraf tutma ve eşitliği bozucu sonucunu doğurması nedeniyle kanımızca doğru ve hakkaniyete uygun olmayacaktır.

- Gerek eski kanunda gerekse yeni kanunda konişmento içeriğinde "kaptanın adı soyadı" yazılması (md. 1229/d; eski TTK. Md. 1098/2) öngörülmüş bulunmaktadır. Gerçi bu unsurun eksik olmasının konişmentonun geçerliliğine olumsuz bir etkisi olmasa dahi uygulamada doğrudan kaptan tarafından tanzim ve imza edilen konişmentolar dışında (bağlama limanında ve/veya doğrudan taşıyan ya da acentesince düzenlenen konişmentolarda) kaptan ismi konişmentolara hiç yazılmamaktadır. Üstelik giderek yaygınlaşmış olan konteyner (kırkambar) taşımalarında sadece kaptanın değil geminin dahi önemi azalmıştır.

- Malı teslim almak için konişmeto ibrazı gereği eski

kanuna göre biraz daha net ifade edilmiştir. (md.1236) Ancak kime ibraz edileceği hala tartışmalıdır. Bu ibrazın taşıyana, terminale veya gümrük idaresine mi yapılacağı konusu hala açık bir ifadeye kavuşmuş değildir. Kanımızca konişmentonun taşıyan tarafından düzenlenen ve hamile taşıyana karşı bir talep hakkı tanıyan bir belge olması, taşıyanın yükün doğrudan zilyedi olması ve taşıma sözleşmesinin özelliği gereği bu belgenin taşıyana ibrazını zorunlu kılmaktadır. Zira bu belgenin en azından sahte olup olmadığını nihai olarak tespit edebilecek yegane kişi taşıyandır.

- Konişmentoyu imzalayan "taşıyan" sayılır. Taşıyanın kimliği bakımından açıklık olmayan hallerde "donatan" (fiili taşıyan) taşıyan olarak kabul edilecektir. (md.1238) Bu Rotterdam Kurallarından esinlenerek getirilmiş olan bir hükümdür.

- Taşıyan ile "konişmento hamili" (eskiden "gönderilen" idi seki TTK.1110) arasında esas olan konişmento'dur (md.1237/1). Fiiliyatta genellikle daima "gönderilen" aynı zamanda "konişmento hamili"dir. Ancak eski kanunun düzenlemesinden henüz konişmento hamili olmamış gönderilen'in muhatap alındığı; gönderilen konumunda olmayan "konişmento hamili"nin muhatap olma hakkının da zayıf kaldığı durumlar ortaya çıkmakta idi. Rotterdam Kurallarına "controlling party" (ilişikiyi kontrol/idare eden taraf) kavramı olarak girmiş olan bu anlayış yeni kanuna da yansımış gözükmektedir.

- 3. kişilere karşı konişmento kayıtlarının aksini ispat hak ve imkanı kaldırılmıştır. (md. 1239/3 ; 1240/1

### c. Gönderilenin Hukuki Durumu

- FOB ve türü satışlarda olduğu gibi gönderilenlerin aynı zamanda "taşıtan" olmadığı hallerde, gönderilen navlun sözleşmesinin tarafı olmayıp 3. kişi durumunda bulunduğundan kendi bilgisi ve iradesi dışında başkalarının anlaşması ile borçlandırılmayacakları esası iyice vurgulanarak gönderilenlerin korunması yönüne gidilerek bir anlamda "sürpriz" meblağları ödemek zorunda bırakılmamaları amaçlanmıştır.

- Yeni kanununa göre "gönderilenin" konişmento ve/veya taşıma sözleşmesine göre devren üstlendiği ödeme yükümlülüğü yükü teslim almakla değil, teslimi talep etmekle başlar (md.1203). Önemli bir sıkıntıyı bertaraf edebilecek bir düzenlemedir. Zira eski kanunda gönderilenin bu borcu malın fiilen teslim alınması ile doğmakta olduğundan yükü teslim almak üzere taşıyana başvurarak teslim ordinosunu aldığı halde çeşitli nedenlerle yükü almayan ya da almaktan vazgeçen gönderilen "fiilen teslim" yokluğu gerekçesi ile ödeme yükümlülüğünden kurtulmakta idi. Yeni düzenlemenin gönderilenin borcunun doğmasını yükün teslimini istemesi keyfiyetine bağlamış olması yaşanan bu sorunu ortadan kaldıracaktır.

- Gönderilenin ödeme yükümlülüğünün doğması için, bu yükümlülüğün gönderilene ait olacağının mutlaka taşıma senedinde yer alması zorunludur (md.1203, 1240). Buna göre artık gönderilen yükün teslimini talep etse dahi ancak taşıma senedinde kendisine yüklendiği yazılı olan borçları ödemek zorundadır. Taşıma senedinde gönderilene açıkça yüklemiş bir borç ve ödeme yükümlülüğü yoksa gönderilenden bir talepte bulunulabil-

mesi mümkün değildir. (md. 1240).

- Kurtarma halinde gönderilen ancak kurtarma'dan haberdar ise kurtarma ücretinin yükümlüsü olabilir (md. 1307)

#### d. Hakdüşümü ve Zamanaşımı Süreleri

- Yük hasar, ziya ve gecikmesinden kaynaklanan zararların tazmini için açılacak davalarda eski kanunda olduğu gibi benimsenmiş olan 1 yıllık hak düşümü süresinin yeni kanun çerçevesinde anlaşma ile uzatılabilmesi kabul edilmiştir (Md.1188). Uygulamada yabancı sigorta şirketlerinin çok zaman böyle uzatma taleplerinde bulunduğu, çoğu zaman taşıyanların da bunu kabul etmelerine rağmen hak düşümü süresinin re'sen nazara alınması zorunluluğu karşısında mahkemelerin bu uzatmayı kabul etmemesi nedeniyle Visby Kurallarında da mevcut olan olduğu için getirilmiş olduğunu düşündüğümüz bu düzenleme zamanaşımı süresi kavramından farklı olarak hak düşümü süresinin uzatılabilmesinin mümkün olmayacağı hukuki gerçeği karşısında kanımızca hukuken hatalıdır.

- Hak düşümü süresinin kötü niyetle kaçırılmış olması halinde süre itirazından yararlanılamaz (md. 1189).

- Rücu davası için hak düşümü süresi 1 yıl dolmuş olsa bile tazminatı ödeme veya aleyhine dava dilekçesinin tebellüğden itibaren 90 gün (md. 1188/3)

- Eski kanunda birden fazla hükümde ele alınmış olan 1 yıllık zamanaşımı tek madde ile düzenlenmiştir (md. 1246)



## D. DENİZDE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

- Yeni Ticaret Kanununun yukarıda sözü edilen donatanın (ve fiili taşıyanın) eski kanundan farklı olarak gemi adamları eylemleri nedeniyle "yolcunun" uğradığı zararlardan da sorumlu (md.1062) hale getirmiş olmasının yanı sıra Denizde Yolcu taşıma sözleşmeleri de yeniden ve tamamen yeni hükümlerle düzenlenmiş bulunmaktadır (md.1247-1271). Bu düzenleme tamamen yolcu taşımalarına ilişkin uluslararası Atina (Londra) 2002 sözleşmesi esas alınarak yapılmış bulunmaktadır. Bu yeni düzenlemelerle yolcunun daha sıkı bir şekilde korunması ve buna ilişkin olarak da taşıyanın (donatanın ve fiili taşıyanın) yükümlülüklerinin arttırılması ve zorunlu sigorta yapılması esası kabul edilmiştir.

- Devlet veya Kamu Tüzel Kişileri tarafından yapılan ticari yolcu taşıma sözleşmeleri de bu metinde düzenlenmiştir. Bu durumda devlet tarafından işletilen Şehir hatları vapur taşımacılığındaki yolcuların da durumları ele alınmış bulunmaktadır. (m.1247)

- Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde de taşıyan ile fiili taşıyan ( üstlenen – gerçekleştiren ) ayırımına gidilmiştir. ( m.1248 ) Taşıyan taşımanın tamamından sorumlu iken fiili taşıyan taşımanın kendisi tarafından gerçekleştirilen bölümü için sorumlu olacağı hüküm altına alınmıştır. (m.1257)

- Eşya taşınmasına ilişkin navlun sözleşmelerinde eşyanın veya canlı hayvanın taşınmasında, eşyayı veya canlı hayvanı gözetmek üzere taşıyanın talimatı ile gemide bulunan kişiler de yolcu statüsü içerisine alınmıştır.

(m .1249)

- Kaptan kendisine yanlış veya eksik bilgi vererek ya da gemiye gizlice sokulan eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde gemiden çıkartmaya veya denize atmaya yetkili hale getirilmiştir. (m.1252 ) Mevcut kanunun kaptana sadece gemiye gizlice sokulan eşya için, diğer eşyaları tehlikeye sokması halinde denize atma yetkisi tanımaktadır.

- Mevcut kanunda taşıyanın taşıma ücreti için yolcunun getirdiği bagaj üzerinde rehin hakkı mevcut iken, Yeni TTK ile taşıyan yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan bütün alacaklar için yolcunun bagajı üzerinde hapis hakkını elde etmiştir. (m.1254 )

- Mevcut kanunda yolculuk sırasında ölen yolcunun bagajının korunmasının sorumluluğu kaptanda iken Yeni TTK da bu sorumluluk taşıyana yükletilmiştir. ( m.1255)

- Yeni TTK da taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri dışında yolcunun gemi kazası sonucu ölmesi veya yaralanması durumunda sorumluluğu 250.000 Özel Çekme Hakkı ( SDR ) ile sınırlandırılmıştır. Kanun koyucu taşıyanın kusurlu olması halinde işbu miktarı aşan zarardan da sorumlu olacağını hüküm altına almış (m.1256) ancak gene kanun koyucu Yeni TTK m.1262 de yolcunun ölmesi ve yaralanması sebebi ile taşıyanın sorumluluğunun üst sınırını her halde 400.000 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlandırmıştır. Yolcunun beraberinde getirdiği kabin bagajının ziya ve hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğunun her halde 250.000 Özel Çekme Hakkını (SDR) aşamayacağı ve yolcunun aracı, araç içindeki ve aracın üzerinde taşınan her türlü bagajın ve eşyanı ziya ve hasarı için taşıyanın sorumluluğunun her halde 12.750 Özel Çekme Hakkını (SDR) aşamayacağı hüküm altına alınmıştır. (m.1263) Ancak, zarara böyle bir zara sebep ol-

mak kastı veya pervasızca bir davranış ile ve ayrıca böyle bir zararın meydana gelebileceği olasılığının bilinci içerisinde işlenmiş bir fiilin veya ihmalin sonucunda oluşan zarar, ziya, ölüm ve yaralanmalarda taşıyanın yukarıdaki sınırlandırmalardan yararlanamayacağı hüküm altına alınmıştır. (m.1267)

- Kanun koyucu "gemi kazası" terimini Yeni TTK m.1256 / 5 / a ve c ' de hayli geniş yorumlamış, yolcunun gemiye binmesi, gemiden inmesi, yanaşma, demirleme vs. işlemlerde meydana gelen kazaları da gemi kazası olarak nitelendirmiştir.

- Oniki kişiden fazla yolcu taşımak için ruhsat alınmış ve taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenmiş bütün taşıyanların yolcuların ölümü ve yaralanmalarından doğabilecek her türlü sorumluluk için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından (SDR) az olmamak üzere zorunlu sigorta yaptırmak zorundadır. (m.1259)

- Yeni TTK bagajdaki ziya veya hasar ile yolcunun ölümü veya yaralanması sebebi ile oluşan tazminatın isteminde , tazminat isteminin doğuşundan önce yapılan yetki ve tahkim sözleşmelerinin geçersiz olduğuna hüküm getirmiştir. (m.1271)

### *Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi*

#### *A) Tanımı*

*MADDE 1247- (1) Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için, taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşmedir.*

*(2) Devlet ve diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan ticari yolcu taşıma sözleşmelerine de bu Bölüm hükümleri uygulanır.*

*(3) Hava yastıklı araçlar ile yapılan yolcu taşınması bu Bölüm hü-*

kümlerine tabi değildir.

B) Taşıyan ve fiilî taşıyan

MADDE 1248- (1) Taşıyan, taşıma ister bizzat onun tarafından, isterse bir başkası, fiilî taşıyan, tarafından gerçekleştirilmiş olsun, taşıma sözleşmesini yapan veya taşıma sözleşmesi adına ve hesaba yapılan kişidir.

(2) Fiilî taşıyan, taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir.

C) Yolcu

MADDE 1249- (1) Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesine dayanarak veya bu Bölüm hükümlerine tabi bulunmayan bir navlun sözleşmesinin konusu olan aracı veya canlı hayvanları gözetmek üzere, taşıyanın onayı ile gemide taşınan kişiler yolcu sayılır.

(2) Sözleşmede, yolcunun adı yazılı ise yolcu, taşıma hakkını bir başkasına devredemez.

D) Bagaj

MADDE 1250- (1) Canlı hayvanlar ve bir navlun sözleşmesine dayanılarak taşınan eşya ile araçlar dışında, taşıyan tarafından, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan eşya ve araçlar, bagaj kapsamındadır.

(2) Yolcunun kamarası içinde veya başka bir şekilde kendi zilyetliğinde, hâkimiyetinde ya da gözetiminde bulundurduğu eşya, onun kabin bagajıdır. 1258 ve 1263 üncü maddelerin uygulaması hariç olmak üzere, yolcunun aracında bulundurduğu bagajı da kabin bagajı sayılır.

(3) Aksi kararlaştırılmış olmadıkça, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince yolcunun gemiye getirdiği bagaj için taşıma ücretinden başka bir ücret istenemez.

E) Yolcunun yükümlülükleri

I- Kaptanın talimatına uyma

MADDE 1251- (1) Yolcu, kaptanın, gemide düzenin sağlanmasına yönelik tüm talimatına uymak zorundadır.

II- Bagaj hakkında doğru bilgi verme yükümlülüğü

MADDE 1252- (1) Yolcu, bagaj olarak gemiye getirdiği eşyanın cins ve niteliği ile tehlikeleri hakkında doğru beyanda bulunmak

zorundadır. Yolcu, beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan taşıyana karşı sorumludur; bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise, bagajın tehlikeli olması veya gemiye gizlice getirilmiş bulunması dışında kusuru varsa sorumludur.

(2) Kaptan, kendisine eksik veya yanlış bilgi verilerek ya da gizlice gemiye getirilen eşyayı her zaman ve herhangi bir yerde, gemiden çıkarmaya ve gerektiğinde denize atmaya da yetkilidir.

(3) Kaptan, bagaj olarak gizlice gemiye getirilen eşyayı gemide alıkoyacak olursa, yolcu bunlar için hareket limanında ve hareket zamanında bu gibi yolculuk ve eşya için alınan en yüksek ücreti ödemekle yükümlüdür.

(4) Taşıyanın veya bu tür beyanları kabule yetkili diğer bir temsilcisinin bilgisi, kaptanın bilgisi hükmündedir.

### III- Gemiye zamanında gelmek

MADDE 1253- (1) Yolcu, yolculuk başlamadan önce hareket limanında veya yolculuk devam ederken ara limanlarda gemiye zamanında gelmek zorundadır. Aksi takdirde, yolcu, kaptan kendisini beklemeden yolculuğa başlamış veya devam etmiş olsa bile, taşıma ücretinin tamamını ödemekle yükümlüdür. Ancak, yerine başka yolcu alınmış ise, bu tutar taşıma ücretinden indirilir.

### F) Taşıyanın hapis hakkı

MADDE 1254- (1) Taşıyan, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için, Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca yolcuya ait bagaj üzerinde hapis hakkına sahiptir.

### G) Ölen yolcunun bagajı

MADDE 1255- (1) Yolcu, yolculuk sırasında ölürse, 915 inci maddede hükmü uygulanır.

### H) Yolcunun uğradığı zararlardan sorumluluk

#### I- Taşıyanın sorumluluğu

MADDE 1256- (1) Taşıyan, yolcunun gemi kazası yüzünden ölmesi veya yaralanmasından doğan zarardan sorumludur. Taşıyanın sorumluluğu, zarar gören yolcu başına her bir gemi kazası için 250.000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Şu kadar ki, kazanın savaş, terör, iç savaş, isyan veya istisnai nitelikte, kaçınılamaz ve engellenmesi mümkün olmayan nitelikteki bir doğa olayından veya

*tamamıyla bir üçüncü kişinin onu meydana getirmek kastıyla gerçekleştirdiği bir fiil veya ihmalden kaynaklandığını ispatlayan taşıyan, sorumluluktan kurtulur. Taşıyan kusurlu ise, yolcunun yukarıdaki miktarı aşan zararından da sorumlu olur; kusurlu olmadığını ispat yükü taşıyana aittir.*

*(2) Taşıyan, yolcunun, gemi kazasından kaynaklanmayan ölüm ve yaralanmasının sebep olduğu zarardan, bu zarara yol açan kazanın meydana gelmesinde kusuru varsa sorumlu olur. Kusuru ispat yükü davacıya aittir.*

*(3) Kabin bagajının zıya veya hasara uğramasına yol açan kazanın gerçekleşmesinde kusuru bulunan taşıyan, bu yüzden uğranılan zarardan sorumludur. Gemi kazasının sebep olduğu zararlar bakımından, taşıyanın kusurunun bulunduğu varsayılır; bu kari-nenin aksi ispat edilebilir.*

*(4) Taşıyan, kabin bagajı dışındaki bagajın zıya veya hasara uğramasından doğan zarardan sorumludur, meğerki, zararın meydana gelmesine yol açan kazanın gerçekleşmesinde kusurunun bulunmadığını ispat etmiş olsun.*

*(5) Bu maddenin uygulanmasında;*

*a) "Gemi kazası", geminin enkaz hâline gelmesini, alabora olmasını, karaya oturmasını, çatmayı, gemideki infilâkı, yangını ve arızayı ifade eder;*

*b) "Taşıyanın kusuru", taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kusuru da kapsar;*

*c) "Gemideki arıza", yolcuların gemiyi terkinde, tahliyesinde, gemiye binmeleri ve inmelerinde; geminin yürütülmesinde, dümen tutulmasında, güvenli seyrüseferinde, yanaşmasında, demirlemesinde, rıhtıma ve demirleme yerine varmasında veya buradan ayrılmasında; gemiye su yürümesi hâlinde, zararın kontrolünde; can kurtarma araçlarının suya indirilmesinde kullanılan gemi kısımlarının veya teçhizatının hiç veya gereği gibi çalışmaması ya da denizde güvenlik kurallarına uygun olmaması anlamına gelir;*

*d) "Zarar", cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminatı kapsamaz.*

*(6) Bu Bölümün uygulanmasında, "bagajın zıyaı veya hasarı", gemide taşınmış veya taşınmış olması gereken bagajın, iş hukuku*

uyuşmazlıklarından kaynaklanan gecikmeler hariç, geminin varmasından itibaren uygun bir süre içinde yolcuya geri verilmemesinden doğan malvarlığı zararını da içerir.

(7) Taşıyanın bu maddeye göre sorumluluğu, sadece taşıma sırasında meydana gelen kazaların sebep olduğu zararlara ilişkindir. Zararı doğuran kazanın taşıma sırasında meydana geldiğini ve zararın kapsamını ispat yükü, davacıya aittir.

(8) Bu Bölüm hükümleri, taşıyanın üçüncü kişilere karşı sahip olduğu rücu hakkı ile ortak kusur def'ini ileri sürme ve sorumluluğun sınırlandırılması haklarını ihlal etmez.

(9) Bir taraf hakkında kusur karinelerinin varlığı veya ispat yükünün ona ait bulunması, bu tarafın lehine olan delillerin dikkate alınmasını engellemez.

(10) Bu maddede öngörülen sorumlulukların üst sınırları hakkında 1262 ve 1263 üncü madde hükümleri saklıdır.

## II- Fiilî taşıyanın sorumluluğu

MADDE 1257- (1) Taşımanın tamamının veya bir kısmının yapılması, bir fiilî taşıyana bırakılmış olsa bile, taşıyan taşımanın tamamından bu Bölüm hükümlerine göre sorumlu kalmakta devam eder. Fiilî taşıyan da, taşımanın kendisi tarafından yapılan bölümü için, bu Bölüm hükümlerine göre sorumludur.

(2) Taşıyan, taşımanın fiilî taşıyan tarafından yapıldığı hâllerde, fiilî taşıyanın kusurundan ve onun adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kusurdan sorumludur.

(3) Taşıyanın, kanunen kendisine yükletilmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya ona tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmalar, açık ve yazılı bir kabul olmadıkça, fiilî taşıyan hakkında hüküm ifade etmez.

(4) Taşıyan ile fiilî taşıyanın sorumlulukları, birlikte sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde müteselsildir.

(5) Bu madde hükümleri, taşıyan ile fiilî taşıyan arasındaki rücu ilişkisini etkilemez.

## III- Taşıma süresi

MADDE 1258- (1) Bu Bölüm hükümlerinin uygulanmasında taşıma süresi;



a) Yolcu ve kabin bagajı bakımından, yolcunun bir yolcu salonunda, rıhtımda, iskelede veya diğer herhangi bir liman tesisinde bulunduğu süre hariç, yolcunun veya kabin bagajının gemide bulunduğu veya gemiye alındığı veya gemiden çıkartıldığı süreyi ya da ücretinin taşıma ücreti kapsamında olması ya da kullanılan aracın taşıyan tarafından yolcunun emrine verilmiş bulunması şartıyla, bunların karadan gemiye veya gemiden karaya götürülmeleri amacıyla su üzerinde yapılan ek taşıma süresini,

b) Kabin bagajı bakımından, bagajın taşıyana veya adamlarına teslim edilmiş olup da bunlar tarafından yolcuya henüz geri verilmemiş olması şartıyla, yolcunun bir yolcu salonunda, rıhtımda, iskelede veya diğer herhangi bir liman tesisinde bulunduğu süreyi,

c) Diğer bagaj bakımından, taşıyan veya adamları tarafından kıyıda veya gemide teslim alındıkları andan yolcuya teslim edildikleri ana kadar geçen süreyi,

kapsar.

#### IV- Zorunlu sigorta

MADDE 1259- (1) Onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanlar, yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı her kaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz.

(2) Birinci fıkradaki şartları yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmez.

#### V- Değerli eşya

MADDE 1260- (1) Taşıyan, yolcuya ait para, kıymetli evrak, altın, gümüş, mücevher, sanat eseri, süs eşyası ve diğer değerli eşyanın zıyaından veya hasarından sorumlu değildir; meğerki, bu tür eşya taşıyana saklaması için verilmiş olsun. Bu durumda taşıyan, 1264 üncü maddenin birinci fıkrası uyarınca daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırılmamışsa, 1263 üncü maddenin üçüncü fıkrasında öngörülen sınırlar içinde sorumlu olur.

#### VI- Birlikte kusur

MADDE 1261- (1) Taşıyan, ölümüne, yaralanmasına, bagajının



zayi olmasına veya hasara uğramasına yolcunun kastının veya ihmalinin sebebiyet verdiğini ya da bunda etkisinin bulunduğunu ispat ederse, mahkeme, taşıyanın kısmen veya tamamen sorumlu olmadığına karar verebilir.

#### VII- Bedensel zarardan doğan sorumluluğun sınırı

MADDE 1262- (1) Yolcunun ölümü veya yaralanmasından dolayı taşıyanın 1256 ncı madde gereğince sorumluluğu, hiçbir hâlde, her olay için yolcu başına 400.000 Özel Çekme Hakkını geçemez; 1256 ncı maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi hükmü saklıdır. Tazminat, irat şeklinde belirlenirse, ödenecek tazminatın ana-para değerinin toplamı bu miktarı aşamaz.

#### VIII- Bagaj ve araçların zıyaı veya hasarından doğan sorumluluğun sınırı

MADDE 1263- (1) Kabin bagajının uğradığı zıya veya hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 2.250 Özel Çekme Hakkını aşamaz.

(2) Araçlar ve içlerinde veya üzerlerinde taşınan her çeşit bagajın uğradığı zıya ve hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için araç başına 12.700 Özel Çekme Hakkını aşamaz.

(3) Birinci ve ikinci fıkralarda belirtilenler dışındaki bagajın zıyaı veya hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 3.375 Özel Çekme Hakkını aşamaz.

(4) Taşıyan ve yolcu, taşıyanın sorumluluğuna, zararın tamamından indirilmek üzere aracın uğrayacağı zıya veya hasar için 330 Özel Çekme Hakkı, diğer bagajın uğrayacağı zıya veya hasar için de yolcu başına 149 Özel Çekme Hakkını aşmayacak bir muafiyetin uygulanması hususunda anlaşabilirler.

#### IX- Sorumluluk sınırlarına ilişkin ortak hükümler

MADDE 1264- (1) Taşıyan ve yolcu, 1262 ve 1263 üncü maddelerde öngörülenden daha yüksek sorumluluk sınırlarını aralarında açıkça ve yazılı olarak kararlaştırabilirler.

(2) 1262 ve 1263 üncü maddelerdeki sorumluluk sınırlarına, faiz alacakları ve yargılama giderleri dâhil değildir.

#### X- Taşıyanın adamlarının savunmaları ve sorumluluk sınırları

MADDE 1265- (1) Taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamları aley-

*hine bu Bölümde düzenlenen zararlar dolayısıyla dava açılmışsa, bu kişiler, zararın görevlerini yerine getirdikleri sırada meydana gelmiş olduğunu ispatlamak şartıyla, taşıyana ve fiilî taşıyana bu Bölümde tanınan savunma imkânlarından ve sorumluluk sınırlarından yararlanabilirler.*

#### *XI- İstemlerin birleşmesi*

*MADDE 1266- (1) 1262 ve 1263 üncü maddelerde öngörülen sorumluluk sınırları, yolcunun ölümü veya yaralanmasından yahut bagajının ziyayı veya hasarından kaynaklanan bütün tazminat istemlerinin toplamına uygulanır.*

*(2) Bir fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirilen taşımada, taşıyandan ve fiilî taşıyandan ve bunların görevleri dâhilinde hareket eden adamlarından alınacak tazminatların toplamı, bu Bölüm hükümlerine göre taşıyanın veya fiilî taşıyanın mahkûm edilebileceği en yüksek tutarı aşamaz; şu kadar ki, bu kişilerden hiçbirisi kendisine uygulanacak sorumluluk sınırını aşan bir tutardan sorumlu tutulamaz.*

*(3) Taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamlarının, 1265 inci maddede göre 1262 ve 1263 üncü maddelerde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlandıkları bütün durumlarda, taşıyandan ve yerine göre fiilî taşıyandan ve bunların adamlarından alınacak tazminatların toplamı bu sınırları aşamaz.*

#### *XII - Sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybı*

*MADDE 1267- (1) Zarara, böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyan, 1262 ve 1263 üncü maddelerle 1264 üncü maddenin birinci fıkrasında öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.*

*(2) Zarara, böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamları, birinci fıkrada belirtilen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.*

#### *XIII- İstemlerin dayanağı*

*MADDE 1268- (1) Yolcunun ölümünden, yaralanmasından, ba-*

*gajının ziyayı veya hasarından dolayı, taşıyana veya fiilî taşıyana karşı, yalnızca bu Bölüm hükümleri uyarınca tazminat davası açılabilir.*

*XIV- Bagajın ziyayı veya hasara uğradığının bildirimini*

*MADDE 1269- (1) Yolcu, bagajın ziyayı veya hasarını;*

*a) Haricen belli ise, kabin bagajının indirilmesinden önce veya indirilirken, diğer bagajın tesliminden önce veya teslimi sırasında,*

*b) Haricen belli değilse, bagajın indirilmesinden veya tesliminden ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren onbeş gün içinde,*

*taşıyana veya temsilcisine yazılı olarak bildirir.*

*(2) Yolcu bu bildirimini yapmamışsa, aksi ispat edilene kadar, bagajı iyi hâlde aldığı kabul edilir.*

*(3) Bagajın durumu, teslimi sırasında bir ortak inceleme veya tespit işlemine konu olmuşsa, yazılı bildirimine gerek yoktur.*

*XV- Zamanaşımı*

*MADDE 1270- (1) Yolcunun ölümünden ve bedensel zararından ilgilisi lehine doğan bütün tazminat istemleri on yılda zamanaşımına uğrar.*

*(2) Yolcu taşıma sözleşmesinden doğan, bagajın ziyaya veya hasara uğramasından doğan alacaklar dâhil olmak üzere, diğer bütün alacaklar, iki yılda zamanaşımına uğrar. Bu süre;*

*a) Bagajın ziyayı veya hasarı hâlinde, hangisi daha sonra vukubulmuş ise yolcunun gemiden indiği veya inmesi gereken tarihten,*

*b) Diğer bütün alacaklarda muaccel oldukları tarihten, itibaren işlemeye başlar.*

*(3) Birinci ile ikinci fıkralarda belirlenen zamanaşımı süreleri, tazminat istemi doğduktan sonra, taşıyanın yazılı beyanı veya tarafların yazılı anlaşmasıyla uzatılabilir.*

*XVI- Emredici hükümler*

*MADDE 1271- (1) Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunu doğuran olaydan veya bagajın ziyaya veya hasara uğramasından önce yapılmış olan sözleşmelerde yer alan, bu Bölüm hükümlerine göre sorumlu herhangi bir kişinin sorumluluğunu kaldıran veya 1263 üncü maddenin dördüncü fıkrası hükmü saklı kalmak kay-*

*dıyla, bu Bölümde öngörülen sorumluluk sınırlarını indiren veya taşıyana veya fiilî taşıyana düşen ispat yükünün yerini değiştiren her şart hükümsüzdür. Şartın hükümsüzlüğü, taşıma sözleşmesinin geçersizliği sonucunu doğurmaz.*

*(2) Tazminat istemi doğmadan önce yapılan yetki ve tahkim sözleşmeleri geçerli değildir.*

---

## 7. KARMA (ÇOKLU) TAŞIMALAR

Eski ticaret kanununda bulunmayan multimodal (karma, çoklu) taşımalar, yeni kanunda Deniz Ticaretine ilişkin 5 nci kitapta değil, Taşıma İşleri başlıklı 4 ncü kitapta, "Değişik Tür Araçlar ile Taşıma" alt başlığı ile yer almıştır (md.902-905). Buna göre şayet Eşyanın taşınması bütünlük gösteren bir taşıma sözleşmesine dayanıyorsa ve bu sözleşme bağlamında taşıma değişik türde araçlarla yapılacaksa, taraflar, her bir türdeki araç için ayrı sözleşme yapmış olsalardı, söz konusu sözleşmelerin en az ikisi farklı hükümlere bağlı tutulacak idiyse ve ayrıca uygulanması gerekli milletlerarası sözleşmelerde aksi yolda bir düzenleme yoksa bu tür taşımalara Deniz Ticaretine ait 5 nci katip hükümleri değil, genel Taşıma İşlerine ait 4 ncü kitabın hükümleri uygulanacaktır. Ancak yükün zıyaı, hasarı veya teslimdeki gecikmeye yol açan olayın, taşımanın hangi kısmında meydana geldiği belli ise, taşıyıcının sorumluluğu, taşımanın bu kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmenin bağlı olacağı hükümlere göre belirlenecektir. Zararın bildirimine ilişkin olarak, ise zarar yerinin bilinip bilinmemesi veya sonradan belli olmasına bakılmaksızın, kara taşımalarına ilişkin ihbar kuralı (md.889) uygulanır. Ancak taşımanın son kısmı için ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılmış olsaydı, o sözleşmeye uygulanacak hükümlere uygun bir bildirimde bulunulması hâlinde de, zararın bildirim için öngörölmüş olan şekil ve süreye uyulduğu kabul edilecektir.

Keza hasara, kayba veya teslimdeki gecikmeye dayanan istemin bağılı olduğu zamanaşımının başlangıcı için teslim tarihinin esas alındığı durumlarda, bu tarih eşyanın gönderilene teslimi tarihidir. İstem hakkı, zarar yerinin belli olması hâlinde de kara taşımları için öngörölmüş olan kural (md.855) uyarınca zamanaşımına uğrar.

---

## 8. MÜŞTEREK AVARYA

- Bilindiği gibi müşterek avarya konusunda bütün dünyada York-Anvers kuralları olarak adlandırılan kurallar manzumesi uygulanmaktadır. Eski kanunumuz da bu kuralların 1952 tarihli versiyonunu esas alarak yasalaştırmış idi. Ne var ki zaman içerisinde bu kurallar da gelişen ihtiyaçlara göre zaman zaman değiştirilmiş ve geliştirilmiş ise de kanun yapma ve değiştirme zorlukları karşısında eski Ticaret Kanununa dahil edilememiştir. Bu nedenle doktrinde birçok yazar tarafından kanunun York-Anvers kurallarını belli bir tarihte dondurarak kalem alması yerine doğrudan yaşayan kurallara atıf yapmakla yetinmesinin ve böylece bu kurallardaki değişikliklerin otomatik yansımalarının daha uygun olacağı ifade edilmiştir. İşte yeni kanun da bu anlayışa uygun olarak York-anvers kurallarına genel atıf yapmış ve zaman içerisinde bu kurallardaki değişimlerin de geçerli olacağını hükme bağlamıştır (md. 1273).

- Garame'ye giren eşya hakkında hapis hakkı tanınmıştır (md.1277/3).

## 9. ÇATMA

- Çatma olaylarında yapılabilecek delil tespitleri hakkında (md. 1292) özel düzenleme yapılmıştır. Bu tür tespitler için sadece deniz işlerine bakan özel mahkemeler yetkili kılınmış; tespitin yapılacağı keyfiyetinin önceden çatma olayına karışan her bir gemi kaptan ya da temsilcisine bildirilmesi ve yapılan tespitte kusur oranının hesaplanmaması zorunlulukları hüküm altına alınmıştır. Böylece bir çatma olayından dolayı birden çok ve farklı kusur hesaplarının önüne geçilmek istenilmiştir.

- Ortak kusurlu çatmada herbir donatan kendi kusuru oranında sorumlu tutulmaktadır. Kusur belirlenemiyorsa eşit kusur varsayımı esas alınmalıdır. Ancak, çatma olaylarında çatıma karışan donatanlar arasında yük ve eşya zararları bakımından hukuki Teselsül olmayacağı (md.1289) buna karşılık ölüm ve bedeni zararlar bakımından çatmaya katılan donatanların kusurları oranında müteselsilen sorumlu olacakları (md.1290) hükme bağlanmıştır.



## 10. KURTARMA

- Eski Ticaret Kanunundaki "Kurtarma- yardım" ifadesi yerine yeni sistemde sadece "kurtarma" deyimini öngörülmüştür. (md.1298 vd.)

- Kurtarmada daha net tanımlar gelmiş ve 1989 Londra Sözleşmesinden yararlanılmıştır. Tarafların yükümlülükleri bu sözleşme esaslarına göre belirtilmiş bulunmaktadır (md.1303) Buna göre :

*(1) Kurtaran, tehlike altındaki aracın veya diğer eşyanın malikine karşı;*

*a) Kurtarma faaliyetini gerekli özenle yerine getirmekle,*

*b) Bu yükümlülüğünü yerine getirirken, çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gerekli olan özeni göstermekle,*

*c) Hâlin gereğine göre makul bir hareket tarzı sayılabileceği ölçüde başka kurtaranlardan yardım istemekle,*

*d) İstemin makul olmadığı anlaşıldığı takdirde, alacağı kurtarma ücretinin miktarını değiştirmemek kaydıyla, tehlike altındaki aracın maliki veya kaptanı ya da eşyanın maliki tarafından makul olarak istenmesi hâlinde başka kurtaranların müdahalesini kabul etmekle,*

*yükümlüdür.*

*(2) Tehlike altındaki aracın maliki ve kaptanı veya diğer eşyanın maliki, kurtarana karşı;*

*a) Kurtarma faaliyeti sırasında, kurtaranla her bakımdan işbirliği yapmakla,*

*b) Bu yükümlülüğünü yerine getirirken, çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gerekli özeni göstermekle,*

*c) Kurtaran makul bir istemde bulunduğu anda, emniyet altına alınmış olan aracı veya diğer eşyayı, teslim almakla,*

*yükümlüdür.*

*(3) Bu Bölüm hükümlerinin uygulanmasında "çevre zararı"; kirlenme, bulaşma, yangın, patlama veya benzeri önemli olayların,*

*kıyı sularında ve ona bitişik bölgelerde insan sağlığına veya deniz canlılarına ya da kaynaklarına verdiği ağır maddi zararı ifade eder.*

- Kurtarma işleminde esas olan "faydalı sonuç"un elde edilmesi olmakla ilke olarak faydalı sonucun doğmaması halinde kurtarma ücretinin doğmayacağı (no cure no pay) tabiidir. Ancak birçok durumda gösterilen kurtarma gayretleri, kurtarılmak istenilen gemi ve/veya yük değerleri bakımından faydalı sonuç doğurmaya yetmemiş olsa dahi bunlar dışında çevre zararının önlenmesinde ya da giderilmesinde etkili olmuş olabilir. Bu nedenle faydalı sonuç değerlendirilmesi konusunda yeni kanunda yine Londra sözleşmesine uygun olarak çevre koruma ele alınmış ve çevre için faydalı sonuçlar doğurmuş olan kurtarmacı bakımından bir özel tazminat talep hakkı getirilmiştir (md.1312). Buna göre :

*(1) Bir kurtaran, çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunmuş, ancak bu madde uyarınca hesaplanacak özel tazminata en azından denk bir kurtarma ücretine 1305 inci madde uyarınca hak kazanmamışsa, kurtarma faaliyeti için bu madde kapsamında yapmış olduğu giderleri özel tazminat olarak malikten isteyebilir. Özel tazminata hükmedebilmek için mahkemenin veya hakem kurulunun, 1305 inci maddeye göre belirlenecek kurtarma ücretini, kurtarılan şeylerin en yüksek değerine kadar yükseltmiş olması gerekmez.*

*(2) Kurtaran, birinci fıkranın birinci cümlesinde belirtilen şartlar altında, kurtarma faaliyeti ile çevre zararını önlemiş veya sınırlandırmış ise, malik tarafından birinci fıkra uyarınca kurtarana ödenecek özel tazminat, kurtaranın yaptığı giderlerin en çok yüzde otuzuna kadar artırılabilir. Mahkeme veya hakem kurulu, 1305 inci maddenin birinci fıkrasındaki kıstasları da göz önünde bulundurarak hak ve nasafet kurallarına uygun olduğuna karar verirse, özel tazminatın miktarını daha da artırabilir; şu kadar ki, ya-*

*pılacak artırım, hiçbir hâlde kurtaranın giderlerinin yüzde yüzünü geçemez.*

(3) Birinci ve ikinci fıkraların uygulanmasında "kurtaranın giderleri", kurtarma faaliyeti sırasında kurtaran tarafından yapılmış makul harcamaları ve kurtarma faaliyetinde fiilen kullanılan ve kullanılması makul olan teçhizat ve personel için, 1305 inci maddenin birinci fıkrasının (h), (i) ve (j) bentlerindeki kıstaslar gözetilerek belirlenecek uygun bir tutarı ifade eder.

(4) Bu maddeye göre hesaplanacak özel tazminatın toplamı, kurtaranın 1305 inci madde uyarınca alabileceği kurtarma ücretini aştığı takdirde ve oranda ödenir.

(5) Kurtaran, ihmali nedeniyle çevre zararını önleyememiş veya sınırlandıramamış ise, bu maddede belirtilen tazminattan tamamen veya kısmen mahrum bırakılabilir.

(6) Bu madde hükümleri, donatanın rücu haklarına hâle getirmez.

(7) Bu madde uyarınca yapılacak ödemeler, müşterek avaryaya paylaştırmasına girmez

- "Kurtarma ücreti kurtarılan eşyanın kurtarma sonrasındaki değerini geçemez" (md. 1304/3). Kurtarma ücreti para olarak belirlenir, kurtarılan şeylerin yüzdesi olarak belirlenemez (md.1305/3).

- Birden çok kurtaran olsa da kurtarma ücreti "tek" dir ve tüm kurtaranlar arasında paylaşılır (md.1308). Birden çok kurtarma ücreti davası açılırsa bunların birleştirilmesi gerekecektir. Madde ifadesinden kurtarma faaliyetine katılan gemi adamlarının hem kurtarılan değerlerin malikinden hem de kendi donatanlarından kurtarma ücreti talep etme haklarının bulunduğu anlaşılmaktadır.

- Mahkeme tarafından göstereceği bir teminat karşılığında kurtaran'a avans ödetilmesi mümkün hale gelmiştir. (md. 1316)

- Yük kurtarmada da gönderilen korunmak istenilmiştir. Buna göre gönderilen ancak kurtarma keyfiyetini biliyorsa kurtarma ücretinden sorumlu tutulabilecektir (md.1307). Bu nedenle kazanın gönderilene derhal ihbar edilmesinde kurtaranlar bakımından ciddi hukuki yarar söz konusu olacaktır

- Eski kanunda yer almayan denizde insan kurtarma kavramı da yeni ticaret kanununda insani ve ücrette tabi olmayan bir yükümlülük olarak düzenlenmiştir. (md.1317). Ancak çevreye yönelik katkılar nedeniyle talep edilebilecek özel tazminat bu kurtarmada da öngörülmüştür (md.1318/2).

- Eski kanunda yer almayan bir yenilik kurtarmacının aslen kurtarma görevi ve sorumluluğu ile yükümlü bir kişi ya da kuruluş olması veya kurtaran ile kurtarılan gemin sahiplerinin aynı olması halinde dahi kurtaran için kurtarma ücreti söz konusu olacaktır (md.1299).

---

# 11. GEMİ ALACAĞI, DENİZ ALACAĞI, İHTİYATİ HACİZ VE CEBRİ İCRA

- Yeni ve alternatif bir icra ve iflas hukuku düzenlemesi getirilmiş olduğu görülmektedir (md.1350-1400). Artık genel hükümlerden farklı bir "deniz icra hukuku"ndan bahsetmek mümkün olacaktır.

- Gemi alacakları kavramı (md. 1320) eski Kanundaki "gemi alacaklısı hakkı" (Eski TTK md. 1235) yerine kullanılmış. Bu hak eski sistemde de olduğu gibi sahibine rüçhanlı kanuni rehin hakkı veriyor (md.1321). Bunlar diğer tüm rehin haklarına karşı da öncelikli (md.1323). Rüçhan sırası değişti. Buna göre gemi alacakları ve sıraları şöyledir :

a) *Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları.*

b) *Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar.*

c) *Kurtarma ücreti.*

d) *Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler.*

e) *Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar.*

f) *Müşterek avarya garame payı alacakları.*

*Keza ;*

*(1) 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde yazılı gemi alacaklılarının sahip olduğu kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce gelir.*

*(2) 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (f) bendinde yazılı gemi alacaklılarının haiz buldukları kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden sonra gelir.*

*(3) Karaya oturmuş veya batmış bir geminin, seyrüsefer güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılması hâlinde, bunun giderleri, bütün gemi alacaklarından önce ödenir.*

Görüldüğü üzere eski kanunun 1235 nci maddesinde sahibine gemi üzerinde kanuni rehin hakkı veren özellikle de kaptanın bağlama limanı dışında iken yolculuğun devamı için zaruri sayılacak borçlanmalar (olağan/basit tamir ve kumanya paraları, yakıt alımları) , icra yediemin ve bekçilik paraları gibi bazı kalem alacaklar yeni kanunda "gemi alacağı" olmaktan çıkartılarak kanuni rehin ve rüçhan imkanlarından faydalanmaktan çıkartılmış ancak bu çıkartılan kalemler diğer başka tür alacak kategorileri ile birlikte ayrı bir kavram olarak getirilen ve alacaklısına gemi hakkında "ihtiyati haciz" imkanı veren "deniz alacağı" statüsüne dönüştürülmüş bulunmaktadır. Bu itibarla Yeni Kanun uygulaması bakımından özellikle gemi onarımı yapanların, kumanyacıların ve yakıtçıların alacakları hususunda daha titiz ve dikkatli olmaları ve hizmet verdikleri gemilerin satılarak el değiştirmesi halinde artık alacaklarını gemiye yönlendiremeyeceklerini hatırd tutmaları gerekmektedir. Buna karşılık cana

ve bedensel zarara sebep olan her türlü akdi veya haksız fiil ise bu kapsama dahil edilmiştir.

Yine görüldüğü üzere rüchan sırası da değişmiş ve gemi adamlarının alacakları ile buna bağlı Sosyal Güvenlik kurumu alacakları birinci sıraya, can ve bedeni zarar alacakları ikinci sıraya yükselmiştir. Ancak batık gemi enkazının kamu tarafından kaldırılması halinde kamu kurumlarının (sadece) bu enkaz kaldırmadan doğan alacakları her halde en ön sıraya alınmaktadır. Çevre koruma ve geçmiş olumsuz deneyimler böyle bir düzenleye neden olmuş gözükmektedir.

Bu konuda önemli bir yenilik de (md. 1323) kanuni rehin hakkı kalemlerinin (müşterek avarya garame katılım alacağı hariç) gemi üzerinde tescil edilmiş (ör. ipotek) veya edilmemiş (ör. inşa ipoteği) olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden (finansal kiralama, intifa vb) önce geleceğinin kabul edilmiş olmasıdır. Bu düzenleme de konu ile ilgili Yargıtay uygulamasının yasaya geçirilmiş bir halidir.

- Yepyeni bir kavram olarak getirilmiş olan ve yukarıda bahis konusu yapılan rüchanlı "gemi alacaklarını" da içerisine almakla birlikte daha geniş bir kapsama sahip bulunan "deniz alacaklısı hakları" için sadece ihtiyati haciz verilmesi ve tedbir kararı verilmemesi öngörülmüştür (md.1353). Yeni kanunda yeni bir alacak kategorisi olarak düzenlenmiş bulunan "deniz alacaklısı hakları" şunlardır :

(a) Geminin işletilmesinin sebep olduğu ziya veya hasar.

b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlar.

c) Kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, çevre

zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat.

d) Çevreye, kıyı şeridinde veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve bu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar.

e) Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iaşesi ile ilgili giderler ve harcamalar.

f) Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme.

g) Bir charter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme.

h) Gemide taşınan, bagaj dâhil, eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin zıya veya hasar.

i) Müşterek avarya.

j) Römorkaj.

k) Kılavuzluk.

l) Geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dâhil teçhizat ve bu amaçlarla verilen hizmetler.

m) Geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması.

n) Liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım, diğer su yolları ile karantina için ödenecek resimlerle diğer paralar.

o) Ülkelerine getirilme giderlerini ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma paylarını da içerek, gemi adam-



larına, gemide çalışmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle, onlara ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin istemler.

p) Gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar.

r) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları da dâhil sigorta primleri.

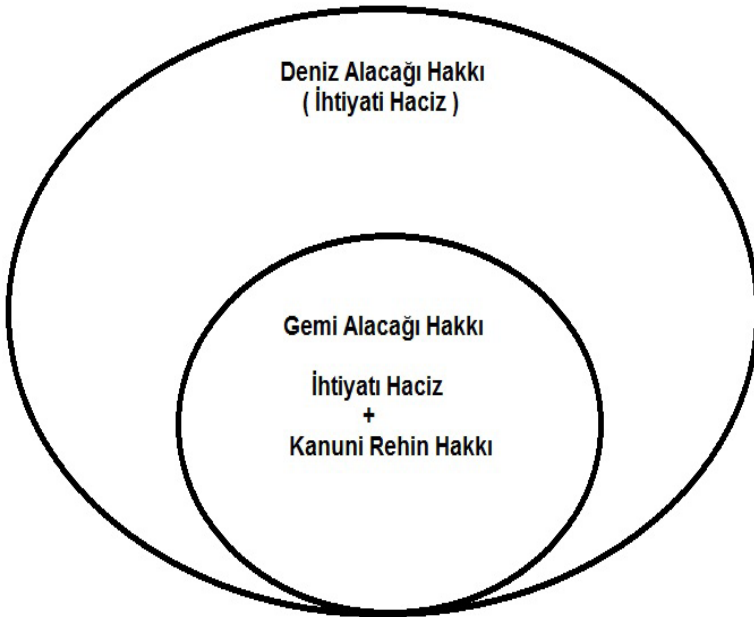
s) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretleri.

t) Geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık.

u) Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasıllata ilişkin her türlü uyuşmazlık.

v) Gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki aynı bir yükümlülük.

y) Geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlık.



- Mahkemeden ihtiyati haciz kararı alma kolaylaşmış gözükmektedir. Alacağın niteliğini ve miktarını kanıtlamak yeterli olacaktır (md.1362). Mahkemenin alacağın niteliğinin bu kapsamda olması halinde derhal ihtiyati haciz kararı vermesi hedeflenmiştir.

- Taraflar arasındaki ilişki için yabancı mahkeme yetkisi veya tahkim şartı olsa dahi Türk mahkemelerinin ihtiyati haciz yetkisi mevcut olmaya devam edecektir (md.1356).

- İhtiyati haciz ve seferden men keyfiyeti derhal kaptana, gemi malikine veya donatana ya da bunların temsilcisine (ör. Acente) tebliğ edilir. Tebligat yapıldığı yeddiemin olarak bırakılır (md.1366/1)

- İhtiyati haczin infazı kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki ya da geminin fiilen bulunduğu yerdeki icra dairesinden istenir (md.1364). Bu sebeple Adalet Bakanlığınca yapılacak düzenleme ile bu konuya özgü ve 24 saat faaliyette bulunabilecek bir icra teşkilatı örgütlenmesi yapılması beklenmektedir.

- Yabancı bayraklı veya bağlama limanı dışındaki Türk bayraklı gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için geminin fiilen limanda bulunması şarttır. Bu durum ise fiiliyatta ihtiyati hacizden beklenen yarar önünde fiili bakımdan ciddi bir engel oluşturmaktadır (md.1354-1355). Zira Mahkemenin ihtiyati haciz kararını verebilmek için geminin limanda hazır olup olmadığını peşinen araştırmaya başlaması bir anlamda o gemiye bir ikaz ve haciz işareti oluşturacak ve geminin daha hakkında karar çıkmadan kaçmasına yol açabilecektir. Bu şekilde kaçan geminin Türk gemisi olması halinde sorun fazla ciddi olmayabilir. Zira seferdeki gemi hakkında da ihtiya-

ti haciz öngörölmüş ve gemi sahibi gemisini getirmek ya da teminat göstermek zorunda bırakılarak cezai hükümlerle bağlanmıştır. Ancak geminin yabancı bayraklı olması halinde ele geçirilebilmesi mümkün olamayacaktır. Bu hükmün uygulamasının mahkemenin bu araştırmayı peşinen yapmak yerine itiraza bağlı olarak yapması, ve ihtiyati haciz kararını her halükarda verip, ancak limanda bulunmama keyfiyetini bu yönde bir itiraz gelirse değerlendirmesi yolunu seçmesi yukarıda anılan sakıncaları bir ölçüde bertaraf edebilecektir.

- Haczin kalkması için a) gemi değerinde veya b) alacak değerinde teminat gösterilir. (a) şıkkı uygulamasında diğer alacaklılar hacze iştirak edebilir ancak (b) şıkkı uygulanırsa diğer alacaklılar hacze iştirak edemezler (md. 1370, 1371).

- İhtiyati haciz isteyen alacaklının göstereceği teminat maktulaştırılmış olup 10.000 ÖÇH (md.1323) olarak uygulanacaktır. Bu tutar kanımızca düşük meblağlı alacaklar için yüksek, yüksek meblağlı alacaklar için ise düşük kalmaktadır. Taraflar haciz kararından sonra bunun arttırılmasını veya azaltılmasını isteyebilir. Bu duruma göre mahkeme öncelikle sabit (maktu) meblağa göre ihtiyati haciz kararını vermek durumundadır. Ancak işin meblağına ya da sair özelliğine göre bu teminat miktarının artırılması veya azaltılması keyfiyeti ancak tarafların bu konudaki talepleri halinde değerlendirilecektir.

- Gemi adamlarının sosyal hak alacakları bakımından ise ihtiyati haciz teminatı aranmaz.

- Eski Ticaret Kanunu uygulamasında mahkemelerce verilen seferden men kararları mahkeme kalemince doğrudan Liman Başkanlıkları, Gümrük makamlarına bil-

dirilmekte ve kararın uygulanmasında belli bir sürat elde edilmekte idi. Zira zaten mahkemeden bir kararın çıkması belli süreç almakta ve kararı elde eden alacaklının infaz için çok az zamanı kalmaktadır. Bu nedenle icra dairesinin devre dışında kalması bazen "zamanında" infaz bakımından kolaylık sağlamakta idi. Ancak yeni Ticaret Kanunu düzenlemeleri ile artık ihtiyati haciz kararlarının İcra'dan infaz zorunlu hale geldi (md.1364). İcra derhal seferden men uygulayacak, keyfiyet derhal derhal kaptana, gemi malikine veya donatana ya da bunların temsilcisine (ör. Acente) tebliğ edilecek ve gemi tebligat yapılarına yediemin olarak bırakılacaktır (md.1366/1). Haciz tutanağında kıymet yazılmayacaktır (md. 1366). İhtiyati Haciz gemi seferde iken de (ihtiyati haciz kararından sonra sefere çıkmışsa da) uygulanabilecektir ve eğer konu gemi Türk Bayraklı ise gemi sahibine gemiyi getirip teslim etmesi ya da teminat göstermesi talimatı verilecektir (md. 1367). Buna uymayan malik hakkında cezai yaptırım uygulanabilecektir. Burada altı çizilmesi gereken nota şudur ki yediemin olmak (hele gemi işlerine) sorumluluğu ağır bir yükür. Bunu arzu edecek kimsenin olmaması ya da üstleneceği sorumlulara göre ciddi yükseklikte bedel talep etmesi halinde de haczin uygulanması son derece zorlaşacaktır.

- İhtiyati haczin infazı kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki ya da geminin fiilen bulunduğu yerdeki icra dairesinden istenir (md.1364)

- İhtiyati haciz kararının 3 gün içerisinde infaz istemek şarttır. Aksi takdirde ihtiyati haciz kendiliğinden kalkacaktır (md.1364). İİK md.264 deki İhtiyati haczi tamamlayan işler bakımından (esas takip veya dava açma,

itirazın kaldırılması ve dava açma) süreler (infazdan itibaren)ise 1 ay olarak öngörülmüştür. (md.1376).

- Bir yenilik olarak kanuna getirilen icra hükümleri aşağıdadır:

### *Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler*

#### *A) Uygulanacak hukuk*

*MADDE 1350- (1) Bir geminin ihtiyaten veya icraen haczi, cebrî icra yoluyla satışı ve mülkiyetin intikali de dâhil olmak üzere bu satışın sonuçları ve cebrî icraya ilişkin diğer bütün işlem ve tasarruflar, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir. Şu kadar ki, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde, artırmayı yapan kurum veya ilgililer tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırmanın;*

*a) Geminin kayıtlı olduğu Türk Gemi Siciline,*

*b) Geminin sicile kayıtlı malikine,*

*c) Gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine,*

*bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur. Bu bildirim veya ilan yapılmaksızın geminin yurt dışında cebrî icra yoluyla satışı hâlinde kaydı silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır.*

.....

#### *2. İhtiyati haciz isteyebilme hakkı*

*MADDE 1353- (1) Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyati haczine karar verilebilir. Bu alacaklar için gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması veya başka bir surette geminin seferden menedilmesi istenemez.*

*(2) Akdî veya kanuni bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları hakkında da birinci fıkra hükmü uygulanır.*

*(3) Deniz alacaklarından başka alacaklar için gemi hakkında ih-*

tiyati haciz kararı verilemez.

(4) Alacağın, 1352 nci maddede sayılan bir deniz alacağı olması, ihtiyati haciz sebebidir.

(5) Vadesi gelmemiş deniz alacaklarında, İcra ve İflas Kanununun 257 nci maddesinin ikinci fıkrasında öngörülen şartlar gerçekleştiği takdirde geminin ihtiyati haczi istenebilir.

### 3. Yetkili mahkeme

#### a) İhtiyati haciz kararı bakımından

##### aa) Dava açılmadan önce

##### aaa) Türk Bayraklı gemiler

MADDE 1354- (1) Türk Bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi ya da aşağıda gösterilen mahkemeler tarafından verilebilir:

a) Bir Türk Gemi Siciline kayıtlı gemilerde, sicil yeri mahkemesi.

b) Sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesi.

c) 941 inci maddenin üçüncü fıkrası uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde kiracının yerleşim yeri mahkemesi.

##### bbb) Yabancı bayraklı gemiler

MADDE 1355- (1) Türkiye'de yabancı bayraklı gemiler hakkında ihtiyati haciz kararı, sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozla bağlandığı, yanaştığı ya da kızağa alındığı yer mahkemesi tarafından verilir.

ccc) Yetkiye, tahkime ve esasa uygulanacak hukuka ilişkin bir anlaşmanın varlığı hâlinde Türk mahkemesinin yetkisi

MADDE 1356- (1) İlgili sözleşmeye konulmuş bir yetki veya tahkim kaydına ya da ayrıca yapılmış olan bir yetki yahut tahkim sözleşmesine göre, hakkında ihtiyati haciz kararı uygulanacak olan deniz alacağının esas hakkında hüküm vermeye bir hakem kurulu veya yabancı mahkeme yetkili olsa yahut deniz alacağının esasına yabancı bir devletin hukuku uygulanırsa bile, 1354 ve 1355 inci maddelere göre yetkili olan mahkemeler, bir deniz alacağı için teminat elde edilmesini sağlamak üzere ihtiyati haciz kararı vermeye yetkilidir.

bb) Dava açıldıktan sonra

MADDE 1357- (1) Bir deniz alacağı hakkında, yurt içinde mahkemede dava açıldıktan sonra, ihtiyati haciz kararı, sadece davayı gören mahkemeden istenebilir.

(2) Bir deniz alacağı hakkında, hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, kesin hüküm verilinceye kadar ihtiyati haciz kararı, sadece 1354 ve 1355 inci maddelere göre yetkili olan mahkemeden istenebilir.

cc) İtirazlar ve değişiklik istemleri

MADDE 1358- (1) Yokluğunda ihtiyati haciz kararı verilmiş olan kişilerin itirazları hakkında karar vermeye;

a) Esas hakkında dava açılmadan önce, ihtiyati haciz kararını vermiş olan mahkeme,

b) Esas hakkında Türkiye'de dava açılmışsa, bu mahkeme,

c) Esas hakkında hakem önünde veya yurt dışındaki bir mahkemede dava açılmışsa, ihtiyati haciz kararını veren mahkeme, yetkilidir.

(2) Birinci fıkrada sayılan mahkemeler, ihtiyati haciz kararının değiştirilmesi, istihkak iddiaları, tarafların yatırdıkları teminatların artırılması veya azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali hususlarında yapılacak başvurular hakkında karar vermeye de yetkilidir.

b) Esas hakkında

MADDE 1359- (1) 1354 ve 1355 inci maddeler uyarınca deniz alacakları hakkında ihtiyati haciz kararı vermeye yetkili olan mahkeme, deniz alacağının esasına ilişkin olarak yapılmış bir yetki veya tahkim sözleşmesi yoksa, ihtiyati haczi tamamlamak üzere açılacak dava hakkında ve ihtiyati haczi uygulayan icra dairesi de icra takibi hakkında yetkilidir.

c) Tenfiz hakkında

MADDE 1360- (1) Bir deniz alacağı için ihtiyati haciz kararı vermiş olan Türk mahkemesi, o deniz alacağının esas hakkında verilmiş bir yabancı mahkeme veya yabancı hakem kararının tenfizinde;

a) Tenfiz isteminin yapıldığı tarihte geminin o Türk mahkemesinin yargı çevresinde bulunması veya

b) Geminin serbest bırakılması için 1370 ilâ 1372 nci maddeler uyarınca yatırılmış teminatın, tenfiz isteminin yapıldığı tarihte mahkeme kasasında bulunması şartıyla, yetkilidir.

d) Haksız ihtiyati haciz sebebiyle açılacak tazminat davası hakkında

MADDE 1361- (1) İhtiyati haciz kararı veren mahkeme, haksız çıkan alacaklı aleyhine açılacak tazminat davasını da görmeye yetkilidir.

(2) Deniz alacağının esası hakkında yurtiçinde veya yurt dışında mahkemede veya hakem önünde dava açılmışsa, bu davanın sonuçlanması, tazminat davası yönünden bekletici sorun oluşturur.

#### 4. Alacaklı tarafından delil gösterilmesi

MADDE 1362- (1) Alacaklının, alacağının 1352 nci maddede sayılan deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında mahkemeye kanaat getirecek delil göstermesi yeterlidir.

#### 5. Alacaklı tarafından teminat gösterilmesi

MADDE 1363- (1) Deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyati haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, 10.000 Özel Çekme Hakkı tutarında teminat vermesi zorunludur.

(2) Karşı taraf, aynı mahkemeden her aşamada teminat miktarının artırılmasını isteyebilir. Bu istem değerlendirilirken, ihtiyati haciz sebebiyle geminin seferden alıkonulduğu süre boyunca, gemi için yapılan günlük işletme giderleri ve ihtiyati haciz dolayısıyla yoksun kalınan kazançlar dikkate alınır. Teminatın artırılmasına karar verilirse, mahkeme, hangi sürede ek teminatın yatırılacağını da belirler. Ek teminat süresinde yatırılmazsa, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar.

(3) 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) bendinde sayılan gemi alacaklıları teminat yatırmak yükümlülüğünden muaftır.

(4) Alacaklı da aynı mahkemeden teminat miktarının azaltulmasını isteyebilir.

#### 6. İhtiyati haczin yapılması

##### a) İhtiyati haciz kararının icrası

MADDE 1364- (1) Alacaklı, ihtiyati haciz kararının verildiği tarihten itibaren üç iş günü içinde kararı veren mahkemenin yargı



çevresindeki veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden kararın infazını istemek zorundadır. Aksi hâlde, ihtiyati haciz kararı kendiliğinden kalkar.

b) İhtiyati hacze başlama süresi

MADDE 1365- (1) İcra dairesi, istem üzerine derhâl ihtiyati haczi uygular.

(2) İhtiyati haciz, İcra ve İflas Kanununa göre gece ve resmî tatil sayılan zamanlarda da yapılır.

c) Gemiye el konulması ve muhafaza tedbirleri

MADDE 1366- (1) İhtiyati haczine karar verilen bütün gemiler, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı oldukları dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden menedilerek muhafaza altına alınır. Geminin ihtiyaten haczedilerek seferden menedildiği, kaptana veya malike ya da malik olmayan donatana yahut bunların bir temsilcisine tebliğ edilir. Gemi, tebligat yapılan kişiye yediemin sıfatıyla bırakılır. Yediemine, görevi ve Türk Ceza Kanununun 289 uncu maddesinden doğan cezai sorumluluk dâhil olmak üzere, kanuni sorumlulukları hatırlatılır.

(2) Haczi uygulayan memurun düzenleyeceği ihtiyati haciz tutanağında, geminin adıyla belirtilmesi yeterlidir; değerinin yazılması gerekmez. Taraflardan birinin istemi üzerine, geminin değeri icra mahkemesince saptanır; bu saptamaya dosyadan anlaşılan ilgililer çağırılır.

(3) İcra müdürü, ihtiyati haciz kararını derhâl, geminin bulunduğu bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığına veya emniyet teşkilatına, liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirir.

(4) İcra müdürü, ihtiyati haciz kararını, kararın uygulanmasını izleyen ilk iş gününde geminin kayıtlı olduğu sicile ve yabancı bayraklı gemilerde, geminin bayrağını taşıdığı devletin en yakın konsolosluğuna bildirir.

d) Geminin seferde olması

MADDE 1367- (1) İhtiyati haciz kararı uygulanacağı sırada, gemi fiilen hareket etmiş veya seferde bulunuyorsa, 1366 ncı maddenin ikinci ilâ dördüncü fıkralarında öngörülen işlemlerden başka,

a) Türk Bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararı, malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sorumlu bulunan kişiye teb-

*liğ edilir ve deniz alacağı için on gün içinde teminat verilmesi, aksi hâlde geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunur, geminin teslim edilmemesi hâlinde, fail hakkında Türk Ceza Kanununun 289 uncu maddesine göre cezaya hükümlenir;*

*b) Yabancı bayraklı gemilerde ihtiyati haciz kararı, sahil güvenlik komutanlığının yardımı alınarak, gemi Türk karasularını terkedinceye kadar uygulanabilir.*

*e) İhtiyati haczin kapsamı, geminin idaresi ve işletilmesi*

*MADDE 1368- (1) Bir geminin ihtiyati haczi, borçlunun o geminin işletilmesinden elde ettiği geliri ve menfaatleri de kapsar.*

*(2) İcra dairesi, geminin idaresi ve işletilmesi ile bakımı ve korunması için gerekli her türde önlemi alır.*

*7. İhtiyati haciz hakkının kullanılması*

*MADDE 1369- (1) Hakkında deniz alacağı ileri sürülen her geminin ihtiyaten haczi;*

*a) Deniz alacağı doğduğunda geminin maliki olan kişi, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki ise; veya*

*b) Deniz alacağı doğduğunda geminin kiracısı olan kişi, ihtiyati haczin uygulandığı sırada da bu borçtan sorumlu olup geminin maliki ise; veya*

*c) Deniz alacağı gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki bir aynı yükümlülük ile teminat altına alınmış ise; veya*

*d) Uyuşmazlık geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin ise; veya*

*e) Alacak, 1320 nci madde uyarınca gemi alacaklısı hakkı veriyorsa,*

*mümkündür.*

*(2) Birinci fıkrada sayılanların dışındaki gemilerin ihtiyati haczi; haczin uygulandığı sırada gemiler bu deniz alacağından dolayı sorumlu olan bir kişiye ait ise ve alacak doğduğunda bu kişi;*

*a) Üzerinde deniz alacağı doğmuş olan geminin maliki veya*

*b) Kiracısı veya tahsis olunanı ya da taşıtanı ise,*

*mümkündür.*

(3) Geminin mülkiyetine veya zilyetliğine ilişkin uyuşmazlıklarda, sadece bu uyuşmazlığın konusu olan gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilebilir.

8. Geminin serbest bırakılması

a) Geminin değerinin depo edilmesi

MADDE 1370- (1) İhtiyaten haczolunan gemi, istenildiği zaman icra dairesine teslim edilmek ve bunu sağlamak amacıyla geminin değeri depo edilmek veya icra memuru tarafından kabul edilecek taşınmaz rehni, gemi ipoteği veya itibarlı bir banka kefaleti gösterilmek şartıyla borçluya ve gemi üçüncü kişi elinde iken ihtiyaten haczolunmuşsa, bir taahhüt senedi alınarak, bu kişiye bırakılabilir.

(2) Geminin, üzerindeki ihtiyati haciz devam etmek kaydıyla serbest bırakıldığıнын, 1366 ncı maddede sayılan kurumlara bildirilmesi ve sicildeki ihtiyati hacze dair kaydın korunması gereklidir.

(3) İhtiyati haczin devamı için açılan davanın sonunda, teminatın alacaklıya ödenmesine karar verilse bile, teminat olarak yatırılan para icra veznesinden çekilene kadar diğer deniz alacaklıları bu Kısım hükümlerine göre hacze katılabilir.

(4) 1352 nci maddenin (t) ve (u) bentlerinde sayılan deniz alacaklarının birinden dolayı ihtiyaten haczedilmiş olan gemi hakkında, zilyedi olan kişinin yeterli teminatı vermesi durumunda, gemi bu kişiye bırakılabilir.

(5) Bu Kitabın Yedinci Kısmı uyarınca uygulanması gereken milletlerarası sözleşmelerin hükümleri saklıdır.

b) İhtiyati haczin kaldırılması

MADDE 1371- (1) Geminin maliki veya borçlu, geminin değerini geçmemek kaydıyla, deniz alacağının tamamı, faizi ve giderler için yeterli teminat göstererek, ihtiyati haczin kaldırılmasını mahkemeden isteyebilir. Takibe başlandıktan sonra bu yetki, icra mahkemesine geçer.

(2) Geminin ihtiyati haczinin kaldırıldığıнын, 1366 ncı maddede sayılan kurumlara bildirilmesi ve ihtiyati hacze dair sicildeki kaydın silinmesi gereklidir.

(3) İhtiyati haczin devamı için açılan davanın sonunda, temina-

*tın alacaklıya ödenmesine karar verilmesi durumunda, bu teminat üzerine diğer deniz alacaklıları haciz koyduramaz.*

*c) Tarafların anlaşması*

*MADDE 1372- (1) 1370 ve 1371 inci maddeler uyarınca verilecek teminatın tür ve miktarı, alacaklı ile geminin maliki veya maliki olmayan donatanı arasında serbestçe kararlaştırılabilir.*

*d) Saklı kalan haklar*

*MADDE 1373- (1) Geminin serbest bırakılması için teminat verilmesi, sorumluluğun kabulü veya herhangi bir itiraz ve def'iden ya da sorumluluğun sınırlandırılması hakkında vazgeçilmesi şeklinde yorumlanamaz.*

*e) Teminatın değiştirilmesi*

*MADDE 1374- (1) 1370 ilâ 1372 nci maddeler uyarınca teminat veren kişi her zaman, bu teminatın miktarının azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali için mahkemeye başvurabilir.*

*9. Yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haciz*

*MADDE 1375- (1) Gemi, bir deniz alacağı için, yurt içinde veya yurt dışında ihtiyaten haczedilmiş ve serbest bırakılmışsa veya o gemiyle ilgili olarak teminat alınmışsa, aynı geminin yeniden veya aynı alacak için ihtiyati haczi sadece;*

*a) Elde edilecek toplam teminat miktarının, geminin değerini aşmaması şartıyla, ilk teminatın tür veya miktarı yetersiz ise; veya*

*b) İlk teminatı vermiş olan kişi, kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirmez veya yerine getirmekten âciz olursa; veya*

*c) İhtiyaten haczedilen gemi veya ilk teminat; makul sebeplere dayanarak hareket eden alacaklının istemiyle veya onayıyla yahut alacaklının serbest bırakılmayı engelleyecek makul önlemleri alamaması sebebiyle serbest bırakılmış ise,*

*mümkündür.*

*(2) Aynı deniz alacağı için ihtiyati hacze konu olabilecek başka bir gemi;*

*a) Daha önce verilmiş olan teminatın tür veya miktarı yetersizse; veya*

*b) Birinci fıkranın (b) veya (c) bentleri uygulama alanı buluyorsa,*

*ihtiyaten haczedilebilir.*

(3) Geminin hukuka aykırı yollarla, ihtiyati hacizden kurtulması veya kaçması hâllerinde, gemi, birinci ve ikinci fıkralar anlamında serbest bırakılmış sayılmaz.

10. İhtiyati haczi tamamlayan işlemler

MADDE 1376- (1) İcra ve İflas Kanununun 264 üncü maddesinin birinci ve ikinci fıkralarında öngörülen süreler, gemilerin ihtiyati haczinde bir ay olarak uygulanır.

II - Rehinli alacakların takibi

1. Fer'ilik ilkesi

MADDE 1377- (1) Gemi üzerinde, kanun veya sözleşme uyarınca doğan veya mahkemece tesciline karar verilen bütün rehin ve hapis hakları, teminat altına alınan alacaktan ayrı ve bağımsız olarak yargılama veya icra konusu yapılamaz.

(2) Birinci fıkrada belirtilen rehin ve hapis haklarının, rehin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip konusu yapılabilmeleri için, hem alacağın hem de rehin veya hapis hakkının, ilam veya ilam niteliğindeki belgelerde veya gemi sicil müdürlüğünde düzenlenmiş gemi ipoteği sözleşmesinde tespit edilmiş olması şarttır.

2. İflas yoluyla takip hakkı

MADDE 1378- (1) Gemi üzerinde, akdî veya kanuni bir rehin hakkı bulunsa bile, alacaklı iflas yoluyla takip yapabilir.

3. Diğer takip yolları

MADDE 1379- (1) Gemi üzerinde kanuni bir rehin hakkına sahip olan alacaklılar, haciz yolu ile veya kambiyo senetleri hakkındaki özel usullere göre takip yapabilirler; bu takdirde kanuni rehin hakkından feragat etmiş olurlar.

4. Rehinli alacaklıların takip hakkı

a) Kanuni rehin hakkı sahiplerinin

MADDE 1380- (1) Gemi alacaklıları ile alacakları gemi üzerinde hapis hakkı ile temin edilmiş olan alacaklılar, ihtiyati haczi tamamlamak veya alacağı doğrudan takip etmek için taşınır rehininin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilirler. Bu hüküm, Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilere uygulanır.

b) İpotek sahiplerinin

MADDE 1381- (1) Akdî veya kanuni gemi ipoteği alacaklıları,

*ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilirler. Bu hüküm, Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilere uygulanır.*

### III - Cebrî satış

#### 1. Haciz

*MADDE 1382- (1) Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilerin kesin haczinde, ihtiyati hacze ilişkin 1364 ilâ 1368 inci maddeler uygulanır.*

*(2) Gemilerin icra yoluyla haczinde, alacağın 1352 nci maddede sayılan alacaklarından olması şartı aranmaz.*

#### 2. Paraya çevirme

*MADDE 1383- (1) Bir sicile kayıtlı olan Türk ve yabancı bayraklı gemiler, İcra ve İflas Kanununun taşınmazların satışına ilişkin hükümlerine göre, bir sicile kayıtlı olmayan Türk ve yabancı bayraklı gemiler ise, aynı Kanunun taşınırın satışına ilişkin hükümleri uyarınca paraya çevrilirler.*

#### 3. Yabancı sicile kayıtlı gemilerin satışı için hazırlıklar

*MADDE 1384- (1) Yabancı bir sicile kayıtlı geminin satışı istenildiğinde, icra müdürü, o geminin bayrağını taşıdığı devletin konsolosluğuna bu hususu bildirir ve mükellefiyetler listesinin hazırlanmasını gerçekleştirmek için geminin sicil kaydını ister. Alacaklı da, sicil kaydının onaylı bir suretini icra dairesine sunabilir. Bu durumda, hangi kayıt önce gelirse, liste o kayda göre hazırlanır.*

*(2) İcra ve İflas Kanununun 126 nci maddesi uyarınca yapılacak ilanın, icra müdürü veya ilgililer tarafından;*

*a) Geminin kayıtlı olduğu sicil devletinde, gemi sicilini tutmakla yükümlü olan makama,*

*b) Tescil edilmiş akdî rehin alacaklılarına,*

*c) İcra dairesine bildirilmiş olmaları kaydıyla kanuni rehin alacaklılarına,*

*d) Geminin sicile kayıtlı malikine,*

*bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve sicilin fiilen tutulduğu ülke düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur.*

*(3) İkinci fıkrada belirtilen yazılı bildirim, iadeli taahhütlü mektupla, bildirim muhataba ulaştığını doğrulayan elektronik iletişim araçlarıyla veya başkaca uygun bir yol ve araçla yapılır.*

#### 4. Artırmanın ilanı

MADDE 1385- (1) İcra ve İflas Kanununun 126 ncı maddesi uyarınca yapılacak ilan, tirajı ellibin üzerinde olan ve yurt düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ve ayrıca yurt dışında dünya çapında dağıtımı yapılan denizcilikle ilgili günlük bir gazetede yayımlanır.

(2) İlanda, ipotek alacaklısının rızasıyla alıcı tarafından yüklenenler dışında, geminin bütün ayni ve kişisel haklardan, külfetlerden ve sınırlandırmalardan arınmış olarak satılacağı bildirilir.

#### 5. Vaktinden evvel satış

MADDE 1386- (1) Türk ve yabancı bayraklı gemilerde, malik aynı zamanda deniz alacağının kişisel borçlusu ise, malikin isteğiyle de satış yapılabilir.

(2) Geminin değeri hızla düşer veya korunması fazla masraflı olur, özellikle de yeni gemi alacaklarının doğmasına veya sayılarının artmasına yol açarsa, icra müdürü veya alacaklı, ihtiyaten veya kesin olarak haczedilmiş Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurabilir. İcra mahkemesi, dosyadan anlaşılan ilgililerin görüşünü aldıktan sonra bu hususu karara bağlar. Bu karara karşı kanun yolu açıktır. Başvurulan mahkeme bu başvuruyu öncelikle inceler. Kanun yoluna başvurma, satış kararının uygulanmasını durdurur.

(3) Gemi veya içindeki eşya; insan, eşya ve çevre güvenliği açısından tehlike gösterirse, icra müdürü veya liman başkanı, ihtiyaten veya kesin olarak haczedilmiş Türk veya yabancı bayraklı geminin vaktinden evvel satılması için icra mahkemesine başvurabilir. Bu başvuru hakkında ikinci fıkra hükümleri uygulanır; ancak, kanun yoluna başvurma, satış kararının uygulanmasını durdurmaz.

(4) İcra müdürlüğü satış bedelini, hak sahipleri adına, üçer aylık vadeli hesaba dönüştürerek, paylaşırma aşamasına kadar nemalandırmak amacıyla icra mahkemesince belirlenecek bankaya yatırır.

#### 6. Pazarlık suretiyle satış

MADDE 1387- (1) Bütün ilgililer ister veya 1386 ncı maddede gösterilen hâller gerçekleşirse, gemi pazarlık suretiyle satılabilir.

#### 7. Satış ve ihalenin sonucu



*MADDE 1388- (1) Alıcı, icra dairesi tarafından gemi kendisine ihale edildiği veya satıldığı anda, geminin mülkiyetini iktisap eder.*

*(2) Satış bedeli icra dairesine ödendiği anda, ipotek alacaklısının rızasıyla alıcı tarafından yüklenenler dışında, gemi üzerindeki bütün ayni ve kişisel haklar, külfetler ve sınırlandırmalar sona erer. 1386 ncı maddenin dördüncü fıkrası hükmü burada da uygulanır.*

*(3) Bu madde, bayrağı ve sicile kayıtlı olup olmadığı dikkate alınmaksızın bütün gemiler hakkında geçerlidir.*

#### *8. Sıra cetveli*

##### *a) İlkeler*

*MADDE 1389- (1) Türk veya yabancı bayraklı bir gemi, cebri icra yoluyla satıldığında, satış tutarı bütün alacaklıların alacağını ödemeye yetmezse, icra dairesi, alacaklıların bir sıra cetvelini yapar. Alacaklar bu cetvele 1390 ilâ 1397 nci maddelerde belirtilen sıra ile kaydedilir.*

*(2) Bir donatanın iflası hâlinde birden çok gemisi paraya çevrilirse, 1390 ilâ 1397 nci maddelerde belirtilen sıralama her gemi için ayrı ayrı yapılır ve o sıraya göre ödemedede bulunulur.*

*(3) Bir sıradaki alacaklılar, alacaklarını tamamen almadıkça, sonra gelen sıradaki alacaklılara ödemedede bulunulmaz.*

*(4) Sıra cetvelinin birinci ilâ yedinci sıralarına kabul edilen alacaklılar, alacaklarının tamamını tahsil edemezse, borçlunun kalan malvarlığına başvururken bir öncelikten yararlanamazlar.*

##### *b) Birinci sıra*

*MADDE 1390- (1) Sıra cetvelinin birinci sırasına, geminin haczi tarihinden ödemelerin yapıldığı tarihe kadar;*

*a) Geminin haczinden, hacizde geçen süre boyunca geminin bakımı ve korunmasıyla gemi adamlarının işelerinden, geminin paraya çevrilmesinden, satış tutarının paylaşılmasından doğan giderler ve harcamalar,*

*b) 1320 ncı maddenin birinci fıkrasının (a) bendinde sayılan alacaklardan hacizde geçen süreye ilişkin olanlar,*

*kaydedilir.*

*(2) Birinci fıkrada sayılan alacakların sahipleri, kendi aralarında*



*eşit hakka sahiptir.*

*c) İkinci sıra*

*MADDE 1391- (1) Sıra cetvelinin ikinci sırasına, satılan gemi karaya oturmuş veya batmış iken, seyrüsefer emniyeti veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılmışsa, bu kaldırmanın giderleri kaydedilir.*

*d) Üçüncü sıra*

*MADDE 1392- (1) Sıra cetvelinin üçüncü sırasına, 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde düzenlenmiş olan gemi alacaklılarından 1390 inci maddeye girmeyenler kaydedilir.*

*(2) Birinci fıkrada sayılan alacaklar, 1324 üncü maddede gösterilen sıraya tabidir.*

*e) Dördüncü sıra*

*MADDE 1393- (1) Sıra cetvelinin dördüncü sırasına, gemi, cebrî icra yoluyla satış sırasında bir tersanenin zilyetliğinde bulunuyorsa, tersane sahibinin, 1013 üncü madde uyarınca kanuni ipotekle veya Türk Medenî Kanununun 950 nci maddesi uyarınca hapis hakkıyla teminat altına alınmış alacakları kaydedilir.*

*f) Beşinci sıra*

*MADDE 1394- (1) Sıra cetvelinin beşinci sırasına, takip konusu gemiye ilişkin gümrük resmi ile diğer vergiler kaydedilir.*

*g) Altıncı sıra*

*MADDE 1395- (1) Sıra cetvelinin altıncı sırasına, akdî veya kanuni bir rehin hakkı ile teminat altına alınmış olup da 1390 ilâ 1394 üncü maddelere girmeyen alacaklar kaydedilir.*

*(2) Birinci fıkrada sayılan alacaklar, her alacağı teminat altına alan rehin hakkını düzenleyen kanunda gösterilen sıraya tabidir.*

*h) Yedinci sıra*

*MADDE 1396- (1) Sıra cetvelinin yedinci sırasına, 1352 nci maddede sayılan deniz alacaklarından 1390 ilâ 1395 inci maddelere girmeyen alacaklar kaydedilir.*

*(2) Birinci fıkrada sayılan alacakların sahipleri, kendi aralarında eşit hakka sahiptir.*

*i) Sekizinci sıra*

*MADDE 1397- (1) Sıra cetvelinin sekizinci sırasına, İcra ve İflas Kanununun 206 nci maddesinin dördüncü fıkrasında sıralanan*

*alacaklar kaydedilir.*

*(2) Birinci fıkrada sayılan alacakların sahipleri, kendi aralarında eşit hakka sahiptir.*

---

## 12. TAMAMEN KALDIRILAN HÜKÜMLER

- Uygulamada hiç yeri kalmamış olan ve gemi inşaatındaki, adi ortaklığı düzenleyen "yapı ortaklığı" kurumu ve buna dair hükümler kaldırılmıştır.

- Yukarıda da açıklandığı üzere kaptanla ilgili olarak Eski K. md.1005-1015 arası deniz iş hukukunu ilgilendiren düzenlemeler ve kaptanın disiplin yetkisini düzenleyen hükümler ile kaptanın bağlama limanı dışındayken gemiyi satma yetkisi (eski TK md. 990) kaldırılmıştır.

- Eski kanunda taşıyan lehine olmak üzere düzenlenmiş bulunan "yük alacaklısı" kavramı kaldırılmış yerine taşıyanın tüm alacakları için hapis hakkı tanınmıştır.

- Deniz ticaret hukukunun en eski kurumlarından birisi olan, ancak günümüz bankacılık, finans, sigorta sistemlerindeki gelişmeler ile donatan (taşıyan)- kaptan iletişimindeki teknolojik ilerlemeler sonucunda nerede ise hiç uygulaması kalmamış olan Deniz ödücü kurumu tamamen ve tüm hukuki sonuçları (kanuni rehin hakkı) ile birlikte kaldırılmıştır.

- Uluslararası alım-satım sözleşmelerinde uygulanan ve satıcı ile alıcının karşılıklı durumlarını tespit eden kurallar eski kanunda Denizaşırı sözleşmeler başlığı altında ele alınmış idi. Aslında bu düzenlemeler de uluslararası ticarete kullanılan INCOTERMS'in eski kanunun yürürlüğü tarihi itibarı ile dondurulmuş şeklinden başka bir şey değildi. Oysa uluslararası ticaretin bu kuralları çeşitli gelişmelerin, ticaretin çeşitlenmesinin, teknolojik

gelişim vb. sebeplerin gereği olarak zaman zaman değişime uğramakta ve yeniden tarif edilmektedir. Bu nedenle belli bir tarih itibarı ile dondurulmuş bir şekilde kanunda korunması yerine tamamen kaldırılarak uygulama uygulamadaki INCOTERMS kurallarına bırakılmıştır.

- Deniz sigortalarına ait özel hükümler kalkmış ve yeni TTK da hiç düzenlenmemiştir. Böylece yeni sistemde bu sigortalar da bütün sigortalar hakkında geçerli olan genel hükümlere ve zarar sigortalarına ilişkin düzenlemelere tabi olmak durumdadır. Bu durum ise sigorta hukukçuları tarafından ciddi bir şekilde eleştirilmektedir. Zira genel sigorta hükümleri emredici olmakla sigorta poliçelerinde bunlara aykırı düzenlemelerin (dolayısı ile yabancı reasüransın) yapılamaması -karşısında deniz sigortalarını kapsayan "büyük risk" sigortalarında tüm dünya uygulamasında (ve eski kanunda) olduğu şekilde bir esnekliğin sağlanması bu nedenle de deniz sigortalarına ilişkin kuralların emredici olmaması gereği bulunmaktadır.

## 13- DÜZENLENME YAPILMAMIŞ DENİZ TİCARET KONULARI

Deniz ticareti bakımından yaygın uygulaması bulunan bazı konular kanunda doğrudan doğruya ele alınarak düzenlenmemiş ancak dolaylı bazı hükümlere tabi kalmaya devam etmiştir:

- Bunlardan ilki ve belki de en önemlisi hukuki bakımdan bazen "nakliye komisyoncusu" şeklinde bazen de yük ilgisine karşı "taşıyan", kurduğu alt taşıma ilişkisine göre ise "fiili taşıyan" ya da "donatan"a karşı da "taşıtan" konumunda bulunan deniz ticaret forwarder'lar hukuki statü, yetki ve sorumlulukları bakımından kanunda özel ve detaylı olarak düzenlenmemiştir. Bu konuda eski kanunda da olduğu gibi sadece kara taşıması ile ilgili "nakliye komisyonculuğu"na ilişkin bir düzenleme mevcut olup (md.917-930) bu düzenleme deniz taşımacılığına ilişkin özellikleri bünyesinde taşımamaktadır.

- Bunun gibi deniz ticaretin diğer bir "olmazsa olmaz unsuru" da liman ve terminal işletmeleridir. Günümüz deniz ticaretinde bu unsur mutlaka devreye girmekte ve ilişkiler zincirinin önemli bir halkasını oluşturmaktadır. Terminaller ithal yüklerinde olduğu gibi bazı hallerde "taşıyanın yardımcı şahsı" konumunda, ihraç yüklerinde olduğu gibi bazen "taşıtanın yardımcı şahsı", yeni getirilen "yetkili makamlara" teslim koşullarına göre yapılan işlerde bizzat "yetkili makam" ya da bu "yetkili makamların yardımcı şahısları", yükeme-boşaltma (stevedoring) işlerinde olduğu gibi bazı hallerde ise tamamen kendi adlarına hareket etmektedirler. Terminallerin çeşitli ko-

numlara göre tabi olmaları gereken hükümlerin, örneğin sahaya indirilmiş yüklerin akıbetini yakından ilgilendiren hak ve borçları ile özellikle yükün korunması ve teslimi konularındaki yasal konumlarının tartışmaları gidecek biçimde kanunda yer alması yararlı olur idi.

- Yukarıda da ifade edildiği gibi yine deniz ticaretinin yaygın uygulamalarından olan ancak günümüzde tamamen idari işlemlerle düzenlenmeye çalışılan kılavuzluk (pilotage) ve römorkaj'ın (towage) da düzenlenmesi yararlı olurdu.

---

## 14. DENİZ TİCARET UYUŞMAZLIKLARINDA YARGI

- Eski kanunda olduğu gibi yeni kanunda da deniz ticaret işleri de dahil olmak üzere ticari uyuşmazlıklar ticaret mahkemelerinde çözümlenecektir. Ancak eski kanun uygulamasında iş yoğunluğun gerektirdiği yerlerde "denizcilik ihtisas mahkeme"sinin kurulması ve diğer yerlerde ise birden fazla ticaret mahkemesi olan yerlerde bu mahkemelerden sadece birisinin diğer ticari davarların yanı sıra deniz ticareti davalarına bakması söz konusu idi.

- Yeni dönem itibarı ile denizcilik ihtisas mahkemesi uygulaması kaldırılmış ve yine eskiden olduğu gibi iş yoğunluğunun gerekli kıldığı hallerde mevcut ticaret mahkemelerinden birisinin münhasıran hangi kanunundan kaynaklanırsa kaynaklansın deniz ticaret ve sigorta uyuşmazlıklarına bakmak üzere görevlendirilebilmesi öngörülmüştür (md.5/2). Şu an ortaya çıkan yasal duruma göre böyle bir ayırımın (münhasır ticaret mahkemesi görevlendirmesi) yapılmadığı yerlerde ise mevcut tüm ticaret mahkemeleri diğer ticari uyuşmazlıkların yansıra deniz ticaret davalarına da bakacaktır.

- Yeni düzenlemeler ile eskiden heyet şeklinde çalışan ticaret mahkemeleri tek hakimli hale getirilmiştir.

- Yeni kanunun ifadesine göre ticari davalarda ticaret mahkemelerinin "görevli" olduğu belirtildiğinden (md.5/1) ticaret mahkemesinin bulunduğu yerdeki asliye hukuk mahkemelerinde açılan davalar eskiden "işbölümü" itibarı ile reddedilerek ticaret mahkemesine gönde-

rilmekte iken, artık "görevsizlik" kararı ile sonuçlanarak ticaret mahkemesine intikal ettirilebilmesi bir olasılık olarak belirmektedir. Bu konudaki yeni uygulanmayı mahkeme kararları belirleyecektir.

---