T.C.
ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ

Doktora Tezi

Hazırlayan
Kağan TURAN

Danışman
Prof. Dr. Şafak NARBAY

NİSAN 2025, ERZİNCAN

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK

"Römorkaj Sözleşmesi "**Doktora**" tezim tarafımca incelenmiştir. Buna göre tezimde bilimsel etik ihlali ve intihal olarak nitelendirilebilecek herhangi bir durum olmadığını taahhüt ederim. Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir biçimde elde edildiğini, aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi beyan ederim.

Kağan TURAN

T.C.

ERZİNCAN BİNALİ YILDIRIM ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Ana Bilim Dalı : Özel Hukuk

Program Adı : Doktora

Tez Başlığı : Römorkaj Sözleşmesi

Yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının a) Giriş b) Ana bölümler ve c) Sonuç kısımlarından oluşan (Kapak, Ön söz, Özet, İçindekiler ve Kaynakça hariç) toplam 329 sayfalık kısmına ilişkin 14/06/2025 tarihinde ***Turnitin*** intihal programından aşağıda belirtilen filtreleme uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre tezin benzerlik oranı %22'dir.

Filtrelemeye tırnak içerisindeki alıntılar **dahil edilmiştir**. **Filtrelemede yedi (7) kelimeden daha az** örtüşme içeren metin kısımları hariç tutulmuştur.

Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez İntihal Raporu Uygulama Esaslarını inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmasının herhangi bir intihal içermediğini, aksinin tespit edilmesi durumunda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini bilgilerinize arz ederim. 13/06/2025

Danışman: Prof. Dr. Şafak NARBAY **Öğrenci**: Kağan TURAN

KILAVUZA UYGUNLUK

“Römorkaj Sözleşmesi” başlıklı Doktora Tezi Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Lisansüstü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırlanmıştır.

Hazırlayan	**Danışman**
Kağan TURAN	Prof. Dr. Şafak NARBAY

KABUL VE ONAY TUTANAĞI

Prof. Dr. Şafak NARBAY danışmanlığında **Kağan TURAN** tarafından hazırlanan **"Römorkaj Sözleşmesi"** adlı bu çalışma jürimiz tarafından Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı'nda **Doktora Tezi** olarak kabul edilmiştir.

16/04/2025

JÜRİ:

Danışman	: **Prof. Dr. Şafak NARBAY**	(İmza)
Üye	: **Prof. Dr. Cem BAYGIN**	(İmza)
Üye	: **Doç. Dr. Mustafa ALİOĞLU**	(İmza)
Üye	: **Doç. Dr. İbrahim AĞSAKAL**	(İmza)
Üye	: **Doç. Dr. İsmail KÖKÜSARI**	(İmza)

ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulu'nun …. /…./2025 tarih ve .....sayılı kararı ile onaylanmıştır.

……./…../2025

Prof. Dr. Necdet TOZLU

Enstitü Müdürü

TEŞEKKÜR

Doktora tez yazım süresince bilgi, tecrübe ve desteğini esirgemeyen danışman hocam Prof. Dr. Şafak NARBAY'a, doktora tez izleme komite üyeleri olan Prof. Dr. Cem BAYGIN'a ve Doç. Dr. İsmail KÖKÜSARI'ya; yoğun çalışma dönemlerinde jüri üyeliğini kabul edip teze katkı sunan Doç. Dr. Mustafa Alioğlu ve Doç. Dr. İbrahim AĞSAKAL'a teşekkürü bir borç bilirim.

Bu tez çalışması, 2214-A Yurt Dışı Doktora Sırası Araştırma Burs Programı kapsamında Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu (TÜBİTAK) tarafından verilen doktora tez araştırma bursu ile desteklenmiş olup TUBİTAK'a şahsıma verdiği destekten ötürü şükranlarımı sunarım. Yurt dışı araştırma sürecinde, yardımlarını esirgemeyen ve güzide kütüphanelerinde şahsıma çalışma imkânı tanıyan Oslo Üniversitesi İskandinav Deniz Hukuku Enstitüsü'nün akademik ve idari personeline konukseverlikleri ve yardımları nedeniyle minnetlerimi sunarım.

Kağan TURAN

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ

Kağan TURAN

Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi

Sosyal Bilimler Enstitüsü

Doktora Tezi, Nisan 2025

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Şafak NARBAY

ÖZET

Römorkaj sözleşmesi, çekicinin, römorkaj ücreti adı verilen ücret karşılığında, römorkaj hizmetleri sunmayı üstlendiği sözleşmedir. Uzun yıllardır uygulanan ve günümüzde de yaygın bir kullanım ağına sahip bir sözleşme olan römorkaj sözleşmesiyle güdülen amaç, çektirenin talebi doğrultusunda emniyetli şekilde römorkaj hizmetlerini gerçekleştirebilmektir. Bu amacın gerçekleşebilmesi, ancak tarafların üzerine düşen yükümlülükleri yerine getirebilmesiyle mümkün olabilecektir. Tarafların üzerine düşen yükümlülüklerin neler olduğu, bu yükümlülüklerin kapsamı, hukuki niteliği, yükümlülüklerin ihlâl edilmesi durumundaki sorumlulukları ve tarafların sahip olacağı imkânlar, çalışmamızın temel odak noktalarıdır. Bu çalışmada, römorkaj sözleşmesiyle ilgili olarak uygulamada kullanılan römorkaj sözleşmesi formları göz önüne alınarak, konu, başta Anglo-Amerikan ve Alman Hukuku olmak üzere mukayeseli şekilde tetkik edilmiştir. Bu çerçevede, öncelikle, römorkaj sözleşmesinin unsurları ve özellikleri ortaya konulmuş, benzer deniz ticareti sözleşmeleriyle mukayesesi yapılmış ve sözleşmenin tarafları ve aracıları açıklanmıştır. Daha sonra, taraflarının yükümlülükleri teker teker ele alınmış ve bu yükümlülüklere aykırılık durumunda ortaya çıkabilecek olası sorunlara çözüm bulunmaya çalışılmıştır. Yükümlülük ve sorumluluk hususlarının yanı sıra römorkaj sözleşmesini sona erdiren durumlar ve bunların hukuki sonuçları incelenmiştir. Bunların dışında, römorkaj sözleşmesine uygulanacak hukuk ve uyuşmazlıkların çözüm mercii incelenmiştir. Çalışmanın son bölümünde ise römorkaj sözleşmesinin deniz kazaları ile olan ilişkisi ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Römorkaj Sözleşmesi, Çekicinin Yükümlülükleri, Çekicinin Sorumluluğu, Çektirenin Yükümlülükleri, Çektirenin Sorumluluğu

TOWAGE CONTRACT

Kağan TURAN

Erzincan Binali Yıldırım University

Graduate School of Social Sciences

PhD Dissertation, April 2025

Supervisor: Prof. Dr. Şafak NARBAY

ABSTRACT

A towage contract is an agreement in which the tug undertakes to provide towage services in exchange for a fee called the towage fee. This contract, which has been in practice for many years and is still widely used today, aims to ensure that towage services are carried out safely in accordance with the request of the tow. The realization of this objective is only possible if the parties fulfill their respective obligations. The nature and scope of these obligations, their legal characteristics, the liabilities arising from their breach, and the rights and remedies available to the parties constitute the primary focus of our study. In this study, the subject has been examined comparatively, especially in Anglo-American and German Law, considering the towage contract forms used in practice regarding the towage contract. Within this framework, the elements and characteristics of the towage contract have first been identified, followed by a comparison with similar maritime trade contracts. Additionally, the parties and intermediaries involved in the contract have been explained. Thereafter, the duties of the parties were analyzed individually, and potential issues arising from non-compliance with these obligations were examined with a view to finding appropriate solutions. In addition to obligations and liabilities, the circumstances that terminate the towage contract and their legal consequences have been examined. Furthermore, the applicable law governing the towage contract and the jurisdiction for resolving disputes have been analyzed. In the last part of the study, the relationship between towage contracts and maritime accidents is discussed.

Keywords: Contract of Towage, Tugowner’s Duties, Tugowner’s Liability, Towowner’s Duties, Towowner’s Liability

İÇİNDEKİLER

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK..... i

TEZ ÖZGÜNLÜK SAYFASI ii

KILAVUZA UYGUNLUK..... iii

KABUL VE ONAY TUTANAĞI iv

TEŞEKKÜR.....v

ÖZET vi

ABSTRACT vii

İÇİNDEKİLER..... viii

KISALTMALAR LİSTESİ..... xxii

GİRİŞ.....1

BİRİNCİ BÖLÜM

RÖMORKAJ FAALİYETLERİNİN VE RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNİN GENEL ÇERÇEVESİ

1. 1. Tarihsel Gelişim 6

1. 1. 1. XIX. Yüzyıldaki Gelişmeler: Modern Römorkörlerin Ortaya Çıkışı 6

1. 1. 2. XX. Yüzyıldaki Gelişmeler: Dünya Savaşlarının Etkisi 8

1. 1. 3. XXI. Yüzyıldaki Gelişmeler: Teknolojik Dönüşüm.....11

1. 2. Terminoloji..... 14

1. 2. 1. Römorkaj Kavramı..... 15

1. 2. 2. Römorkör Kavramı 17

1. 2. 3. Çekici ve Çektiren Kavramı..... 18

1. 3. Römorkaj Tekniği ve Römorkaj Faaliyetlerinde Kullanılan Römorkörler 20

1. 3. 1. Çalışma Alanlarına Göre Römorkaj Tekniği..... 21

1. 3. 1. 1. Açık Deniz Römorkajı 21
1. 3. 1. 2. Liman Römorkajı 22
1. 3. 1. 3. İç Suyolu Römorkajı 26
1. 3. 2. Römorkaj Faaliyetlerinde Kullanılan Römorkörün Teknik Özellikleri ve Türleri…. 27
1. 3. 2. 1. Römorkörün Teknik Özellikleri 27
1. 3. 2. 2. Römorkör Türleri 29
1. 3. 2. 2. 1. Açık Deniz Römorkörleri 30
1. 3. 2. 2. 2. Liman Römorkörleri 31
1. 3. 2. 2. 3. Yük Römorkörleri 32
1. 3. 2. 2. 4. Acil Durum ve Kurtarma Römorkörleri 33
1. 4. Römorkaj Hizmetlerinin Özellikleri 34
1. 4. 1. Römorkaj Hizmetlerinin Kamu Hizmeti ve Kolluk Faaliyeti Yönü 34
1. 4. 2. Römorkaj Hizmetlerinin Rekabet Yapısı 36
1. 4. 3. Zorunlu Olup Olmamasına Göre Römorkaj Hizmetleri 40
1. 5. Römorkaj Faaliyetlerinin Türk Hukukunda ve Karşılaştırmalı Hukukta Düzenlenişi 42
1. 5. 1. Türk Hukuku 42
1. 5. 2. Karşılaştırmalı Hukuk 47
1. 5. 2. 1. Anglo-Amerikan Hukuku 47
1. 5. 2. 2. Alman Hukuku 47
1. 5. 2. 3. Norveç Hukuku 48
1. 6. Römorkaj Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları 49
1. 6. 1. Römorkaj Sözleşmesinin Tanımı 49
1. 6. 2. Römorkaj Sözleşmesinin Unsurları 51
1. 6. 2. 1. Römorkajın Üstlenilmesi 51

1. 6. 2. 2. Römorkaj Ücreti 52
1. 6. 2. 3. Anlaşma 53
1. 7. Römorkaj Sözleşmesinin Tarafları 55
1. 7. 1. Çekici 55
1. 7. 2. Çektiren 58
1. 8. Römorkaj Sözleşmesinin Kuruluşu 59
1. 8. 1. Sözleşme Yapma Zorunluluğu 59
1. 8. 2. Sözleşmenin Temsilci Aracılığıyla Kurulması 61
1. 8. 2. 1. Römorkaj Sözleşmesine Aracılık Edenler 61
1. 8. 2. 1. 1. Acente 61
1. 8. 2. 1. 2. Broker 63
1. 8. 2. 2. Kaptan 65
1. 8. 3. Sözleşmenin Şekli 69
1. 9. Römorkaj Sözleşmesi Akdedilirken Kullanılan Standart Şartlar, Tip Sözleşmeler ve Genel İşlem Koşulu Niteliği 70
1. 9. 1. Standart Römorkaj Genel Şartları 70
1. 9. 1. 1. Birleşik Krallık Römorkaj Genel Şartları 71
1. 9. 1. 2. Alman Römorkaj Genel Şartları 73
1. 9. 1. 3. İskandinav Römorkaj Genel Şartları 74
1. 9. 2. Tip Sözleşmeler 75
1. 9. 3. Standart Römorkaj Genel Şartları İçeren Sözleşmeler ile Tip Sözleşmelerin Genel İşlem Koşulu Niteliği 77
1. 9. 3. 1. Standart Römorkaj Genel Şartları İçeren Sözleşmelerin Genel İşlem Koşulu Niteliği 77
1. 9. 3. 2. Tip Sözleşmelerin Genel İşlem Koşulu Niteliği 78

1. 9. 3. 3. Tarafları Tacir Olan Sözleşmelere Genel İşlem Koşullarının Uygulanması 79
1. 9. 3. 4. Atıf Yoluyla Dahil Edilen Standart Römorkaj Koşullarının Bağlayıcılığı 81
1. 10. Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve Özellikleri 83
1. 10. 1. Hukuki Niteliği 83
1. 10. 1. 1. Görüşler 83
1. 10. 1. 1. 1. Hizmet Sözleşmesi Görüşü 83
1. 10. 1. 1. 2. Vekâlet Sözleşmesi Görüşü 84
1. 10. 1. 1. 3. Navlun Sözleşmesi Görüşü 85
1. 10. 1. 1. 4. Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliğinin Üstlenilen Römorkaj İşlemine ve Akdedilen Sözleşme Şartlarına Göre Değiştiği Görüşü 87
1. 10. 1. 2. Değerlendirme 90
1. 10. 2. Özellikleri 93
1. 11. Römorkaj Sözleşmesinin Benzer Deniz Ticareti Sözleşmeleriyle Karşılaştırılması 96
1. 11. 1. Gemi Kira Sözleşmesiyle Karşılaştırılması 96
1. 11. 2. Zaman Çarteri Sözleşmesiyle Karşılaştırılması 97
1. 11. 3. Navlun Sözleşmesiyle Karşılaştırılması 99
1. 11. 3. 1. Römorkaj Sözleşmesi ve Navlun Sözleşmesi Arasındaki Temel Farklar 99
1. 11. 3. 2. Navlun Sözleşmesi Niteliğindeki Römorkaj Faaliyetleri 100
1. 11. 3. 3. Römorkaj Faaliyetlerine İlişkin Konişmento Düzenlenmesi 102
1. 11. 3. 4. Eşya Taşıma Faaliyetlerine İlişkin Römorkaj Sözleşmesi Düzenlenmesi 103
1. 11. 4. Kılavuzluk (Pilotaj) Sözleşmesiyle Karşılaştırılması 103

İKİNCİ BÖLÜM

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNDE TARAFLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ 106

2. 1. Genel Olarak 106

2. 2. Çekicinin Yükümlülükleri 106

2. 2. 1. Römorkörü Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü 106

2. 2. 1. 1. Genel Olarak..... 106

2. 2. 1. 2. Yükümlülüğün Kapsamı.....110

2. 2. 1. 2. 1. Nisbi (İzafi) Oluşu 110

2. 2. 1. 2. 2. Denize Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü.....111

2. 2. 1. 2. 3. Yola Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü.....113

2. 2. 1. 2. 4. Yedeğe Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü 114

2. 2. 1. 3. Yükümlülüğe Aykırılığın Sonuçları 115

2. 2. 2. Römorkaja Zamanında Başlama ve Römorkajı Devam Ettirme Yükümlülüğü 117

2. 2. 2. 1. Genel Olarak.....117

2. 2. 2. 2. Römorkajın Başlayacağı Yer 119

2. 2. 2. 3. Römorkaja Başlanması Gereken Zaman 120

2. 2. 2. 4. Römorkaj Düzeninin Tesis Edilmesi 123

2. 2. 2. 5. Römorkajı Usulüne Uygun Şekilde Devam Ettirme 124

2. 2. 2. 6. Römorkajın Sona Ereceği Yer 125

2. 2. 2. 7. Römorkajın Gecikmesi..... 126

2. 2. 3. Römorkajı İfa Etme Yükümlülüğü..... 127

2. 2. 3. 1. Genel Olarak..... 127

2. 2. 3. 2. Kapsam..... 128

2. 2. 3. 2. 1. Gemi Kaptanı, Kılavuz Kaptan ve Römorkaj Kaptanı Arasındaki İlişki ve Görev Dağılımı 128

2. 2. 3. 2. 2. Römorkaja Hazırlık 131
2. 2. 3. 2. 3. Römorkajı Gözetleme 133
2. 2. 3. 2. 4. Çekme Halatlarını Uygun Şekilde Kullanma 135
2. 2. 3. 2. 5. Sözleşmede Kararlaştırılan veya İşin Niteliğine Uygun Römorkörü Kullanma 136
2. 2. 3. 2. 6. Seyir Kurallarına Uyma 139
2. 2. 3. 2. 7. Mutad Hızda Seyretme 139
2. 2. 3. 2. 8. Geminin Rıhtıma Yanaştırılması ve Demirlenmesi 141
2. 2. 3. 2. 9. Tehlikeli Durumlarda Gerekli Önlemleri Alma 143
2. 2. 3. 3. Yükümlülüğe Aykırılığın Sonuçları 146
2. 2. 4. Kendisine Verilen Talimatları Yerine Getirme Yükümlülüğü 147
2. 2. 4. 1. Talimat Verme Yetkisi 147
2. 2. 4. 2. Talimatların Kapsamı 148
2. 2. 4. 3. Talimat Verme Hakkının Sınırları 149
2. 2. 4. 3. 1. Sözleşme ile Sınırlandırılması 149
2. 2. 4. 3. 2. Römorkaj Tekniğine İlişkin Sınırlamalar 150
2. 2. 4. 3. 3. Dürüstlük Kuralına ve Hukuka Aykırı Talimatlar Yönünden Sınırlamalar… 151
2. 2. 4. 3. 4. Talimat Alma İmkânının Bulunmaması 152
2. 2. 4. 4. Talimata Uyulmamasının Sonuçları 153
2. 2. 5. Römorkajı Sadakat ve Özenle İfa Etme Yükümlülüğü 154
2. 2. 5. 1. Sadakatle İfa Etme Yükümlülüğü 154
2. 2. 5. 2. Özenle İfa Etme Yükümlülüğü 156
2. 2. 5. 2. 1. Özen Yükümlülüğünün Kapsamı 156
2. 2. 5. 2. 2. Özen Yükümlülüğünün Ölçüsü 157
2. 2. 5. 2. 3. Özen Yükümlülüğüne Aykırılığın Sonuçları 159

2. 3. Çektirenin Yükümlülükleri 160

2. 3. 1. Gemiyi veya Deniz Aracını Römorkaja Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü 160

2. 3. 1. 1. Genel Olarak..... 160

2. 3. 1. 2. Kapsamı..... 162

2. 3. 1. 3. Elverişsiz Gemilerin ve Diğer Deniz Araçlarının Sözleşmeye Konu Olması…… 163

2. 3. 1. 4. Yükümlülüğe Aykırılığın Sonuçları..... 164

2. 3. 2. İşbirliği Yapma Yükümlülüğü 166

2. 3. 3. Römorkaj Ücreti ile Sözleşmeden Doğan Sair Ücretleri Ödeme Yükümlülüğü 170

2. 3. 3. 1. Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Ücretlerin Kapsamı 170

2. 3. 3. 1. 1. Römorkaj Ücreti 170

2. 3. 3. 1. 1. 1. Miktarı..... 170

2. 3. 3. 1. 1. 2. Muacceliyeti..... 173

2. 3. 3. 1. 2. Bekleme Ücreti 175

2. 3. 3. 1. 3. İptal Ücreti 175

2. 3. 3. 2. Ücretlerin Ödenmemesinin Sonuçları 176

2. 3. 3. 2. 1. Çektirenin Temerrüdü 176

2. 3. 3. 2. 2. Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Ücretlerden Kaynaklı Olarak Yedek Üzerinde Hapis Hakkının Doğup Doğmadığının İncelenmesi 176

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNİN İFASI ESNASINDA MEYDANA GELEN ZARARLARDAN DOLAYI TARAFLARIN SORUMLULUKLARI.....179

3. 1. Genel Olarak 179

3. 2. Çekicinin Sorumluluğu 180

3. 2. 1. Çekicinin Sorumluluğunun Dayandığı Esaslar 180

3. 2. 2. Çekicinin Gemi Adamlarının Fiillerinden TTK m. 1062 Hükmü Uyarınca Sorumluluğu 182

3. 2. 2. 1. Sorumluluğun Niteliği 182

3. 2. 2. 2. Sorumluluğun Şartları 184

3. 2. 3. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı 186

3. 2. 4. Sorumsuzluk Anlaşması 191

3. 2. 4. 1. Genel Olarak 191

3. 2. 4. 2. Karşılaştırmalı Hukuk 193

3. 2. 4. 2. 1. İngiliz Hukuku 193

3. 2. 4. 2. 1. 1. Sorumsuzluk Kayıtlarının Kapsamı 193

3. 2. 4. 2. 1. 2. Sorumsuzluk Kayıtlarının Geçerliliği 195

3. 2. 4. 2. 2. Alman Hukuku 197

3. 2. 4. 2. 2. 1. Sorumsuzluk Kayıtlarının Kapsamı 197

3. 2. 4. 2. 2. 2. Sorumsuzluk Kayıtlarının Geçerliliği 199

3. 2. 4. 3. Türk Hukuku 200

3. 2. 4. 3. 1. Vekalet Sözleşmesine İlişkin Sorumsuzluk Anlaşması Yapılıp Yapılamayacağının İncelenmesi 200

3. 2. 4. 3. 2. Yetkili Makamların İzniyle İcra Edilen ve Uzmanlığı Gerektiren Borç İlişkilerinin Durumu 201

3. 2. 4. 3. 2. 1. Çekicinin Kendi Davranışlarından Doğan Sorumluluğuna İlişkin Sorumsuzluk Anlaşmaları 201

3. 2. 4. 3. 2. 2. Çekicinin Yardımcı Şahısların Davranışlarından Doğan Sorumluluğuna İlişkin Sorumsuzluk Anlaşmaları 202

3. 2. 4. 3. 4. Yardımcı Şahsın Lehine Yapılan Sorumsuzluk Anlaşmalarının Etkisi…….. 202

3. 2. 4. 3. 5. Haksız Fiil Sorumluluğu ile Sözleşmeden Doğan Sorumluluğun Yarışması Durumunda Sorumsuzluk Anlaşmasının Etkisi 203

3. 2. 4. 3. 6. Değerlendirme 204

3. 3. Çektirenin Sorumluluğu 206

3. 3. 1. Çektirenin Sorumluluğunun Dayandığı Esaslar 206

3. 3. 2. Çektirenin Gemi Adamlarının ve Kılavuzun Fiillerinden Dolayı TTK m. 1062 Hükmü Uyarınca Sorumluluğu 207

3. 3. 3. Çektirenin Römorkör Mürettebatının Fiillerinden Dolayı Sorumlu Olup Olmadığının İncelenmesi 209

3. 3. 3. 1. Anglo-Amerikan Hukuku 210

3. 3. 3. 2. Alman Hukuku 211

3. 3. 3. 2. 1. 2013 Revizyonu Çerçevesinde Donatanın Sorumluluğuna İlişkin Değişiklikler 211

3. 3. 3. 2. 2. 2013 Revizyonu Öncesi Görüşler 216

3. 3. 3. 2. 2. 1. HGB a.F. § 481 Hükmünü Geniş Yorumlayan Görüş 216

3. 3. 3. 2. 2. 2. HGB a.F. § 485 ve § 735 Hükümlerinin Kıyasen Uygulanmasını Kabul Eden Görüş 216

3. 3. 3. 2. 2. 3. Hâkimiyet Gücü (Herrschaftsgewalt) Prensibinin Uygulanmasını Kabul Eden Görüş 218

3. 3. 3. 2. 3. 2013 Revizyonu Sonrasındaki Görüşler 219

3. 3. 3. 2. 3. 1. Römorkör Mürettebatının HGB § 478 Kapsamında Yedeğin Gemi Adamı Sayılıp Sayılmayacağına İlişkin Görüşler 219

3. 3. 3. 2. 3. 2. . Römorkör Mürettebatının Fiillerinden Dolayı HGB § 480 Kapsamında Yedekteki Gemi Donatanının Sorumlu Olup Olmayacağına İlişkin Görüşler 220

3. 3. 3. 3. Türk Hukuku 221

3. 3. 3. 3. 1. TTK m. 1062 (ETK m. 947) Kapsamındaki Sorumluluğun Değerlendirilmesi 221

3. 3. 3. 3. 1. 1. Römorkördeki Gemi Adamlarının Fiillerinden Çektirenin TTK m. 1062 (ETK m. 947) Kapsamında Sorumlu Olduğu Görüşü.... 221

3. 3. 3. 3. 1. 2. Römorkördeki Gemi Adamlarının Fiillerinden Çektirenin TTK m. 1062 (ETK m. 947) Kapsamında Sorumlu Olmadığı Görüşü 223

3. 3. 3. 3. 1. 3. Değerlendirme..... 223

3. 3. 3. 3. 2. TBK m. 66 (BK m. 55) Kapsamındaki Sorumluluğun Değerlendirilmesi 226

3. 3. 3. 3. 2. 1. Römorkördeki Gemi Adamlarının Fiillerinden Çektirenin TBK m. 66 (BK m. 55) Kapsamında Sorumlu Olduğu Görüşü..... 226

3. 3. 3. 3. 2. 2. Römorkördeki Gemi Adamlarının Fiillerinden Çektirenin TBK m. 66 (BK m. 55) Kapsamında Sorumlu Olmadığı Görüşü 226

3. 3. 3. 3. 2. 3. Değerlendirme..... 227

3. 3. 3. 3. 3. TBK m. 116 (BK m. 100) Kapsamındaki Sorumluluğun Değerlendirilmesi 229

3. 3. 3. 3. 4. Taşıyan Sıfatıyla Sorumluluğun Değerlendirilmesi..... 231

3. 3. 4. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı 232

3. 3. 4. 1. Milletlerarası Sözleşmeler 232

3. 3. 4. 2. 1976 Londra MS Çerçevesinde Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması 234

3. 3. 4. 2. 1. Gemi Yönünden 234

3. 3. 4. 2. 2. Kişi Yönünden 235

3. 3. 4. 2. 3. Alacaklar Yönünden 236

3. 3. 4. 2. 4. Sorumluluk Sınırı..... 238

3. 3. 4. 2. 5. Hakkın Kullanılması ve Hakkın Kaybı..... 238

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ, RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARA UYGULANACAK HUKUK VE UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜM MERCİİ

4. 1. Genel Olarak 240

4. 2. Römorkaj Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Zamanaşımı 242

4. 2. 1. Sona Erme Halleri 242

4. 2. 1. 1. Genel Olarak 242

4. 2. 1. 2. Sözleşmenin İfa Edilmesi 244

4. 2. 1. 3. Tarafların Anlaşması 244

4. 2. 1. 4. Römorkaj Sözleşmesinin Tek Taraflı Olarak Sona Erdirilmesi 244

4. 2. 1. 4. 1. Çektirenin Römorkaj Sözleşmesini Tek Taraflı Olarak Sona Erdirme Yetkisi 244

4. 2. 1. 4. 2. Çekicinin Tek Taraflı Olarak Römorkaj Sözleşmesini Sona Erdirme Yetkisinin Bulunup Bulunmadığının İncelenmesi 245

4. 2. 1. 5. Sürenin Sona Ermesi 247

4. 2. 2. Zamanaşımı 247

4. 3. Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıklara Uygulanacak Hukuk 249

4. 4. Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıkların Çözüm Mercii 251

4. 4. 1.Tahkim 253

4. 4. 2. Arabuluculuk 254

4. 4. 3. Yabancı Mahkemelerin Yetkilendirilmesi 257

4. 4. 4. Görevli ve Yetkili Mahkeme 259

4. 4. 4. 1. Görevli Mahkeme 259

4. 4. 4. 2. Yetkili Mahkeme 261

4. 4. 4. 2. 1. Yetki Sözleşmesinin Bulunduğu Haller 261

4. 4. 4. 2. 2. Yetki Sözleşmesinin Bulunmadığı Haller 262

BEŞİNCİ BÖLÜM

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ VE DENİZ KAZALARI İLİŞKİSİ

5. 1. Genel Olarak 263

5. 2. Römorkaj Sözleşmesi ve Müşterek Avarya İlişkisi 264

5. 2. 1. Müşterek Avarya Kavramı 264

5. 2. 2. Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümler 265

5. 2. 3. Müşterek Avaryanın Unsurları 266

5. 2. 4. Olağanüstü Masraflar Kapsamında Römorkaj Masraflarının Garameye İştirak Etmesi 271

5. 2. 4. 1. Yüzdürme Faaliyetleri Kapsamında Römorkaj Masrafları 271

5. 2. 4. 2. Barınma Faaliyetleri Kapsamında Römorkaj Masrafları 272

5. 2. 4. 3. İkâme Masrafı Olarak Römorkaj Masrafları 273

5. 2. 5. Römorkör ve Yedekteki Gemi Arasında Müşterek Avarya İlan Edilmesi 274

5. 2. 5. 1. Tarihsel Gelişim 274

5. 2. 5. 2. YAK 2016 Kural B 275

5. 2. 5. 3. Şartları 276

5. 2. 5. 4. Sonuçları 279

5. 2. 6. Zamanaşımı 280

5. 3. Römorkaj Sözleşmesi ve Çatma İlişkisi 281

5. 3. 1. Çatma Kavramı 281

5. 3. 2. Çatmaya Uygulanacak Hükümler 281

5. 3. 3. Çatmanın Unsurları 283

5. 3. 4. Römorkaj Sözleşmesinin İfası Esnasında Meydana Gelen Çatmadan Doğan Sorumluluk 287

5. 3. 4. 1. Römorkör ile Yedekte Çekilen Gemi Arasındaki Çatma 287
5. 3. 4. 1. 1. Römorkaj Sözleşmesi Hükümlerinin Dikkate Alınması Gerektiği Görüşü 288
5. 3. 4. 1. 2. Römorkaj Sözleşmesi Hükümleri ile Çatma Hükümlerinin Yarıştığı Görüşü 289
5. 3. 4. 1. 3. Değerlendirme 290
5. 3. 4. 2. Römorkör ve/veya Yedekte Çekilen Gemi ile Konvoyun Dışındaki Gemiler Arasındaki Çatma 291
5. 3. 4. 2. 1. Hâkimiyet Doktrini 291
5. 3. 4. 2. 2. Modern Doktrin 293
5. 3. 4. 2. 3. Değerlendirme 295
5. 3. 5. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı 296
5. 3. 6. Zamanaşımı 296
5. 4. Römorkaj Sözleşmesi ve Kurtarma İlişkisi 296
5. 4. 1. Kurtarma Kavramı 296
5. 4. 2. Kurtarma İlişkisine Uygulanacak Hükümler 298
5. 4. 3. Kurtarmanın Unsurları 301
5. 4. 4. Kurtarma Ücreti 305
5. 4. 5. Römorkaj ve Kurtarma Arasındaki Temel Farklar 306
5. 4. 6. Römorkaj Faaliyetlerinin Kurtarma Ücretine Konu Olması 309
5. 4. 6. 1. Genel Olarak 309
5. 4. 6. 2. Şartları 311
5. 4. 6. 2. 1. Römorkaj Sözleşmesinin İfasına Başlanılması 311
5. 4. 6. 2. 2. Yedekteki Geminin Tehlikeye Maruz Kalması 312
5. 4. 6. 2. 3. Olağan Römorkaj Faaliyetlerini Aşan Bir Hizmetin Görülmesi 314

5. 4. 6. 2. 4. Faydalı Sonuç 315
5. 4. 6. 3. Sonuçları 315
5. 4. 7. Zamanaşımı 316
SONUÇ 317
KAYNAKÇA 330
ÖZGEÇMİŞ 354

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

AHBVÜ : Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

AkdHFD : Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

ASD : Azimuth Tipi Sevk Sistemi (Azimuth Stern Drive)

ATM : Asliye Ticaret Mahkemesi

AÜHFD : Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

b. : bent

bkz. : bakınız

BAM : Bölge Adliye Mahkemesi

BGB : Bürgerliches Gesetzbuch (Alman Medeni Kanunu)

BIMCO : Baltic and International Maritime Council

BGH : Bundesgerichtshof

c. : cümle

C. : Cilt

Çin DK : Çin Denizcilik Kanunu

CMI : Comité Maritime International

çev. : çeviren

BATİDER : Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi

BTCE : Australian Bureau of Transport and Communications Economics

DEÜHFD : Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

DEHUKAMDER : Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Deniz Hukuku Dergisi

DHD : Deniz Hukuku Dergisi

E. : Esas

E.T. : Erişim Tarihi

ETK : 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

edt. : editör

EÜHFD : Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

ERÜHFD : Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

ETK : 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu

GaziHFD : Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

GSÜHFD : Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

H. : Heft

HD. : Hukuk Dairesi

HFD : Hukuk Fakültesi Dergisi

HGK : Hukuk Genel Kurulu

HGB : Handelsgezestbuch (Alman Ticaret Kanunu)

HGB a.F. : Handelsgezestbuch alte Fassung (2013 Revizyonu Öncesi Alman Ticaret Kanunu)

HK : Hamburg Kuralları

HKÜHFD : Hasan Kalyoncu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

HOLG : Hanseatische Oberlandesgericht

HPD : Hukuki Perspektifler Dergisi

HMK : 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu

HUAK : 6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu

ISU : The International Salvage Union

İBD : İstanbul Barosu Dergisi

İKÜHFD : İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

İTÜSBD : İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi

İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
JMLC	: Journal of Maritime Law and Commerce
K.	: Karar
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KEGM	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
KEGM Tarifesi	: Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü Kılavuzluk, Römorkör ve Diğer Hizmetler Tarifesi
KMP	: Polonya Deniz Ticareti Kanunu (Kodeks Morski)
KRHY	: Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği
K.T.	: Kabul Tarihi
LHD	: Legal Hukuk Dergisi
LimK	: 612 sayılı Limanlar Kanunu
Ll.L.Rep.	: Lloyd's Law Reports
LLP	: Lloyd's London Press
LMCLQ	: Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly
m.	: madde
MİHDER	: Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi
M.Ö.	: Milattan Önce
MÖHUK	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
M.S.	: Milattan Sonra
MS	: Milletlerarası Sözleşme
MHB	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MTK	: 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanunu
MÜHFHAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi

N.	: Number
Norveç DTK	: Norveç Deniz Ticareti Kanunu (*Sjøloven*)
NJW	: Neue Juristische Wochenschrift
OLG	: Oberlandesgericht
para.	: paragraf
ör.	: örneğin
P&I	: Protection and Indemnity
RdTW	: Recht der Transportwirtschaft
R.G.	: Resmî Gazete
RGZ	: Reichsgericht in Zivilsachen
RGŞ	: Römorkaj Genel Şartları
s.	: sayfa
Sa.	: Sayı
ss.	: sayfa sayısı
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
T.	: Tarih
TAAD	: Türkiye Adalet Akademisi Dergisi
TBBD	: Türkiye Barolar Birliği Dergisi
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TFM	: Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi
TJMCS	: The Journal of Mediterranean Civilisations Studies
TKHK	: 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TMLJ	: Tulane Maritime Law Journal
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UNECE	: United Nations Economic Commission for Europe

Urt. : Urteil

UTTDER : Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi

V. : Volume

vd. : ve devamı

VersR : Zeitschrift für Versicherungsrecht

Y. : Yıl

YAK : York Anvers Kuralları (York Antwerp Rules)

Yarg. : Yargıtay

YHGK : Yargıtay Hukuk Genel Kurulu

Y.T. : Yürürlük Tarihi

YÜHFD : Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi

ZPO : Zivilprozessordnung (Alman Medeni Usul Kanunu)

GİRİŞ

Çalışmanın Konu ve Amacı

Çalışmamız oldukça eski bir geçmişi olan ve deniz ticaretinde hâlen büyük bir öneme sahip römorkaj sözleşmesini ele almaktadır. Römorkaj sözleşmesi, başta kendiliğinden hareket kabiliyeti olmayan petrol platformları, arızalı gemiler, şamandıralar olmak üzere, muhtelif deniz araçlarının çekilmesini, itilmesini, refakat edilmesini, frenlenmesini ve sair yardımcı hizmetleri konu alan en yaygın deniz ticareti sözleşmelerinden birisidir.

Römorkaj sözleşmesiyle hedeflenen, sözleşmeye konu römorkaj faaliyetini gerçekleştirmektir. Bu amaca aykırı olarak gerçekleşecek eylemler hem sözleşmenin taraflarının hem de üçüncü kişilerin zarar görmesine yol açabilir. Ortaya çıkan bu olumsuz durumun giderilmesi için de tarafların sorumluluğunun irdelenmesi gerekir. Bu bağlamda öncelikle ortaya çıkan zararın hangi nedene dayandığı (den sorumluluğu) tespit edilmelidir. Ardından, tarafların sorumluluğunu ortadan kaldıracak bir sebebin bulunup bulunmadığı araştırılmalıdır. En nihayetinde, tarafların sorumlu olacağı sonucuna varılırsa donatanın tazminle yükümlü olacağı miktarın (ile sorumluluğunun) saptanması gerekir.

Türk yazınında römorkaj sözleşmesiyle ilgili yapılan monografik çalışmaların azlığı[1] ve bu konuda yapılan yegâne monografik çalışmanın yayınlanmasının üzerinden uzun bir sürenin geçmiş olması konunun seçiminde etkili olmuştur. Aradan geçen süreçte bu alanda meydana gelen değişiklikler ve yenilikler deniz ticareti hukukunda tartışılması gerektiren yeni meseleleri gündeme getirmiştir. Özellikle römorkaj tekniğinin ilerlemesi, matbu sözleşmelerin uygulamasının ve çeşitliliğinin genişlemesi, sorumluluk rejiminin sürekli tartışılan bir konu olması, bu alandaki ortaya çıkan farklı ülke uygulamaları, konuyu ilginç kılmaktadır. Bu özelliğinin yanı sıra konu çatma, kurtarma, müşterek avarya gibi pek çok müessese ile de yakından ilgilidir.

Nitekim çalışmamız üç temel amaca odaklanmıştır: Birincisi, römorkaj sözleşmesini klasik sözleşmeler hukuku sistematiğinde, akdedilen matbu sözleşmeler ve

[1] Tezin hazırlanış aşamasında, Türk Hukuku'nda römorkaj sözleşmesini müstakil olarak ele alan yegâne eser, Prof. Dr. Yalçın ÇAKALIR'ın 1985 yılında yayımladığı "*Römorkaj Sözleşmesi*" isimli doktora teziydi.

mer'i mevzuat doğrultusunda incelemek, ikincisi karşılaştırmalı hukuktaki güncel eğilimleri ve kararları (en azından bir kısmını) Türk hukuk literatürüne kazandırmak ve üçüncüsü de dünyadaki römorkaj uygulamasını ortaya koymaktır.

Çalışmanın Kapsam Ve Planı

Römorkaj faaliyetlerinde üstlenilen edimler, mahiyet farkı yaratacak derecede değişebilmektedir. Römorkaj sözleşmesi altında çok geniş bir yelpazede verilen ve birbirinden çok farklı mahiyette edimler ve ilişkiler bulunmaktadır ve bunların tek bir potada eritilmesi mümkün gözükmemektedir. Dolayısıyla bütün römorkaj sözleşmesi çeşitlerini tek bir hukuki çerçevede ele alma olanağı bulunmamaktadır. Bu nedenle her bir sözleşmenin kendi şart ve dairesinde incelenmek gerekir. Kaldı ki römorkaj uygulamaları nazara alındığında römorkaj sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı tüm ilişkileri tespit etmek dahi mümkün değildir. Zira sınırlı uygulama alanı olan, farklı amaçlara yönelmiş, henüz uygulanış biçimi duyulmamış ve dar denizcilik çevrelerince bilinen römorkaj türleri mevcut olabileceği gibi artan ihtiyaçlar ve teknolojik gelişmeler ile birlikte her an yeni türler de ortaya çıkabilir.

Anılan gerekçelerle her bir römorkaj türünü ayrı ayrı tek bir eserde inceleme olanağı bulunmadığından, çalışmamızda "*Liman Römorkajı*"nı ele alan römorkaj sözleşmeleri ile sınırlı olarak incelenmiştir. Diğer römorkaj türleri ise liman römorkajının daha fazla belirginleşmesi amacıyla karşılaştırmalı olarak ilgili yerlerde ortaya konulmuştur. Çalışmamız, Türk Hukuku'nda liman römorkajı sözleşmesini temel almakla beraber, deniz ticareti hukukunun uluslararası karakteri de göz önünde bulundurularak karşılaştırmalı hukuk bakımından benzerlik ve farklılıklara da faydalı ve gerekli görüldüğü ölçüde temas edilmiştir.

Çektiren çoğu durumda tacir sıfatını haiz bir şirket olarak karşımıza çıkar. Yat maliki veya kiracısının römorkaj talebinde bulunduğu durumlarda olduğu gibi istisnai bazı durumlarda ise çektirenin tüketici sıfatı bulunmaktadır. Dolayısıyla çektirenin tüketici olduğu ihtimallerde, tüketici mevzuatı hükümlerinin de dikkate alınması gerekecektir. Önemle belirtelim ki çalışmamız maddi hukuk bakımından esas itibariyle genel uygulama ile paralel şekilde çektireni tacir olan ilişkileri ele almıştır.

Çalışmamız beş bölümden oluşmaktadır. Konuya giriş mahiyetinde olan birinci bölüm, modern römorkaj faaliyetlerinin dünyadaki tarihsel gelişimi ile başlamaktadır.

Daha sonra, römorkaj faaliyetlerine ilişkin terminoloji ortaya konulmuştur. Ardından, römorkaj sözleşmesinin daha iyi anlaşılabilmesi için, sırasıyla römorkaj tekniği ve römorkörler hakkında bilgi sunulmuştur. Bunu takiben, römorkaj faaliyetlerinin Türk Hukuku'nda ve karşılaştırmalı hukukta nasıl düzenlendiği incelenmiştir. Römorkaj sözleşmesinin unsurları, tarafları, kuruluşu, hukuki niteliği ve benzer deniz ticareti sözleşmelerinden farkları da birinci bölümün konuları arasındadır.

Çalışmamızın ikinci bölümünde tarafların yükümlülükleri ele alınmıştır. Asli edim yükümlülükleri dışında kalan her edim yükümlülüğünün incelenmesi mümkün olmadığından, temelde tarafların uygulamada kullandıkları römorkaj sözleşmeleri esas alınmak suretiyle bir inceleme yapılmıştır. İkinci bölümde, öncelikle çekicinin yükümlülükleri üzerinde durulmuş ve bu yükümlülüklerin ihlâli durumunda ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Buna paralel olarak bu bölümde çektirenin yükümlülükleri de aynı sistematik ve mantık doğrultusunda ele alınmıştır.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde tarafların sorumlulukları açıklanmıştır. Bu kapsamda, sorumluluğun şartları, kapsamı, sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliği ve sorumluluğu sınırlandırma hakkı her iki taraf bakımından ayrı ayrı incelenmiştir. Liman römorkajında hem çekici hem de çektirenin ekseriyetle donatan sıfatını haiz olduğu görülmektedir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda[2] (TTK) ve milletlerarası sözleşmelerde donatanın sorumluluğu ile ilgili özel düzenlemeler bulunduğundan, her iki tarafın sorumluluğu incelenirken bu husus göz önünde bulundurulmuş ve çalışmada geniş bir yer ayrılmıştır. Donatan sıfatı bulunmayan tarafların sorumluluğu ise genel hatlarıyla ve hangi hükümlere tabi olacakları incelenmek suretiyle ortaya konulmuştur.

Dördüncü bölümde, öncelikle römorkaj sözleşmesinin sona ermesi ele alınmıştır. Bu kapsamda borçlar hukukunda yer alan sona erme sebepleri, römorkaj uygulaması çerçevesinde irdelenmiş, özel durumlar üzerinde de durulmuştur. Deniz ticaretinin uluslararası özelliği, römorkaj sözleşmesinin bünyesinde yabancılık unsuru içeren bir sözleşme olmasına yol açmaktadır. Bu nedenle, sözleşmeden doğan bir ihtilaf hâlinde sözleşmeye uygulanacak hukuk kuralları ile uyuşmazlığın hangi mercide çözüleceğinin tespiti meselesi gündeme gelmektedir. İşte, çalışmamızın dördüncü bölümünde, sona

[2] R.G. 14.02.2011 T., Sa. 27846.

erme faslından sonraki iki başlık altında bu konular ele alınmıştır. İlk başlık olan "*Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıklara Uygulanacak Hukuk*" kısmında, öncelikle, tarafların hangi koşullar altında sözleşmeye uygulanacak yetkili hukuku seçebilecekleri ve bunun sonuçları değerlendirilmiştir. Bunun haricinde, hukuk seçiminin yapılmadığı hâllerde, uyuşmazlığın bağlantılı olduğu hukuk sistemlerinden hangisinin olaya uygulanacağına karar verebilmek adına, "*kanunlar ihtilafı kuralları*" incelenmiştir. Dördüncü bölümün üçüncü başlığı olan "*Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıkların Çözüm Yeri*"nde, römorkaj sözleşmelerine ilişkin ihtilafların çözüm mercileri ortaya konulmuştur. Bu çerçevede; "*tahkim*" ve "*arabulucuk*" ele alınmış, ardından tarafların bir "*yetki sözleşmesi*" ile yabancı mahkemeleri yetkilendirebilme ihtimali ve şartları değerlendirilmiştir. Bu bölümde son olarak görevli ve yetkili Türk mahkemeleri incelenmiştir.

Römorkaj işlemi ve sözleşmesi; çatma, kurtarma ve müşterek avarya müesseseleri ile doğrudan ilgilidir. Şöyle ki denizde bir kaza meydana geldiğinde ilk akla gelen vasıta römorkör olmaktadır. Römorkörler güçlü motorları ve hareket kabiliyetleri sayesinde, deniz kazasına karışan araçlara yardımcı olarak, onları müşkül durumlarından kurtarılmalarına ve çevreye olan olumsuz etkilerinin azaltılmasına önemli katkıda bulunmaktadır. Diğer taraftan, oldukça riskli olan römorkaj ameliyesini icra ederken deniz kazalarının meydana gelmesi de kuvvetle muhtemeldir. Dolayısıyla römorkaj sözleşmesinin araştırılması; çatma, kurtarma ve müşterek avarya ile ilgili konulara da katkı sunabilecek niteliktedir. Söz konusu alanlar daha önce Türk Hukuku'nda müstakil olarak ele alınmıştır. Bununla birlikte doğrudan römorkaj perspektifinden konu incelenmemiştir. Anılan gerekçelerle tezimizin son bölümü olan beşinci bölüm, "*Römorkaj Sözleşmesi ve Deniz Kazaları İlişkisi*"ni ele almaktadır.

Sonuç bölümünde, ortaya konulan tüm bu hususların genel bir değerlendirmesi yapılmıştır.

Çalışmanın Metod ve Yaklaşımı

Çalışmada literatür tarama, yorum ve analiz metodlarına başvurulmuştur[3]. Deniz taşımacılığının uluslararası ticaretle olan sıkı ilişkisi, deniz ticaretinde kullanılan

[3] Ayrıca dipnotlu kaynak gösterme şeklinde Chicago Sistemi'nin 17. Sürümü (*Chicago Manual of Style 17th edition*) kuralları takip edilmiştir.

sözleşmelerin bünyesinde pek çok yabancılık unsurunu barındırmasına ve dolayısıyla römorkajın uluslararası nitelikte bir alan olmasına yol açmaktadır. Bu bağlamda, konumuzun uluslararası bir alan teşkil etmesi ve uyuşmazlıklara yabancı hukukların uygulanabileceği göz önünde bulundurularak mukayeseli hukuktaki yaklaşımlara yer verilmiştir.

Türk Hukuku'nda sınırlı olan yüksek mahkeme kararları karşısında, Alman mahkemelerinin yanı sıra bilhassa Amerikan ve İngiliz mahkeme kararlarına yer vermek suretiyle konu somutlaştırılmaya çalışılmıştır. Mehaz nitelikteki Alman Hukuku'ndaki düzenlemeler ve ilkelerin bir kısmının Türk Hukuku bakımından da geçerli olduğu göz önünde tutularak Alman doktrini ve içtihatları çalışmanın geneline yaygın şekilde işlenmiştir. Konuyla ilgili zengin içtihatlara ve derin bir bilimsel birikime sahip olan Anglo-Amerikan Hukuku'nun, bugün deniz ticareti hukuku literatüründe en çok kabul gören hukuk sistemi olması dolayısıyla verilen kararların hukukumuz bakımından da yol gösterici nitelikte olabileceği düşünülmüştür. Zikredilen hukuk sistemleri dışında kalmakla birlikte özgün nitelik arz eden düzenlemeler ihtiva eden hukuk sistemlerine de çalışmada yer verilmeye çalışılmıştır.

Römorkaj sözleşmesi ile ilgili birtakım bulgulara varabilmek, uzun süren denizcilik endüstrisinde görülen uygulamalara ve denizcilik teamüllerine ışık tutmayı gerektirmiştir. Sözleşme serbestisi, tarafların geçmiş taşımalardan edindikleri tecrübelerin ortaya konularak hazırlandığı matbu standart römorkaj şartları ve römorkaj sözleşmesi formlarıyla uygulamaya yansımıştır. Öyle ki bugün bu şartların veya formların kullanılmadığı bir römorkaj ilişkisi yok denecek kadar azdır. Hâl böyle olunca, römorkaj uygulamasında yaygın olarak kullanılan standart sözleşme şartlarına, türlerine ve bunların muhtevasına ilişkin bilgilere ilgili bölümlerde yer verilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

RÖMORKAJ FAALİYETLERİNİN VE RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNİN GENEL ÇERÇEVESİ

1. 1. Tarihsel Gelişim

1. 1. 1. XIX. Yüzyıldaki Gelişmeler: Modern Römorkörlerin Ortaya Çıkışı

Römorkajın tarihsel gelişimi ile ilgili yayınlar incelendiğinde, bu konuda üzerinde henüz fikir birliği sağlanmamış bazı bilgilerin bulunduğu görülmekte, sistematik çalışmaların azlığı dikkat çekmektedir. Bununla birlikte, deniz ve nehirlerde gemi ve sair cisimlerin çekilmesi faaliyetinin eşya taşımacılığı kadar eskilere dayandığı tahmin edilmektedir[4]. Eşya taşımacılığı yapan gemilerin tahrik gücüne ihtiyaç duyması römorkajın doğumunu beraberinde getirmiştir. Eski dönemlerde römorkaj faaliyetleri basit çeki işlemlerinden ibaretti. Arızalanan, kötü hava koşullarına yakalanan ya da herhangi bir sebeple güç duruma düşen gemilerin kıyıya çekilmesi veya denize açılmak isteyen gemilerin kıyıdan açık denize doğru çekilmesi işlemleri genel uygulamayı yansıtıyordu. Bu dönemlerde geleneksel yük (veya bazen balıkçı, yolcu) gemileri römorkaj işlemleri için kullanılmış, römorkajın ayrı ve bağımsız bir iş kolu olarak görülmesi, yani profesyonelleşmesi zaman almıştır.

Römorkaj tarihi römorkörlerden bağımsız düşünülemez. Nitekim arz ve talep dengesine göre şekillenen römorkör inşası, bir anlamda römorkaj tarihine de yön vermiştir. Modern anlamda römorkajın buharlı römorkörler ile başladığı söylenebilir[5].

---

4 M.Ö. 396 yılında Roma İmparatorluğu himayesindeki İskenderiye'de yelkenli gemilerin seferlerine başlayabilmesi için çekildiği bilinmektedir. Bkz. Peter B. Campbell, "Contingent Movement: Seafaring, Contracts and Law", içinde *Roman Law and Maritime Commerce*, ed. Peter Candy/Emilia Mataix Ferrándiz, (Edinburgh: Edinburgh University Press, 2022), 32.

5 O zamana kadar, yelkenli gemiler birbirlerine yardım ederek hava ve deniz koşulları ile mücadele etmişlerdir. Bkz. Frank C. Bowen, *A Hundred Years of Towage (History of William Watkins, Ltd.)*,

Römorkaja ilişkin hukuki uyuşmazlıkların, standart sözleşmelerin, içtihatların da modern römorkörlerin denizlerde yer almasını takiben belirdiği görülmektedir[6]. Bu anlamda buharlı römorkörlerin modern römorkaj hukukunu da başlattığını ifade etmek yanlış olmaz[7].

Römorkaj endüstrisinin kökenleri 1800'lerin başına dayanmaktadır. İlk modern römorkörün, 1802'de inşa edilen "*Charlotte Dundas*" olduğu tahmin edilmektedir[8]. Varili andıran bir görünüme sahip olan bu römorkör kıçtan tek pedallı olarak tasarlanmıştır. *Charlotte Dundas*, İskoçya'daki Forth ve Clyde nehirleri arasındaki (özellikle kömür) yüklü mavnaların çekilmesi işlerinde kullanılmış ve oldukça faydalı olmuştur[9].

Buharlı römorkörlerin ilk başarılı uygulamaları, XIX. yüzyılın ortalarına doğru İngiltere, Kuzey Avrupa[10] ve ABD'nin[11] ana limanlarında görülmüş; yelkenli ticari gemilere; nehir, rıhtım ve liman içi manevralarında römorkaj hizmeti, küçük boyutlu

---

(Gravesend 1933), 11; Alex L. Parks/Edward V. Kattel, *Law of Tug, Tow and Pilotage*, (Maryland: Sweet & Maxwell, 2009), 3; John Hare, *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa*, (South Africa: Juta, 1999), 454.

6 Bishop, W. Archie, "Relationship between the Tug and Tow in the United Kingdom", *Tulane Law Review*, 70/2-3 (1995-1996), 508.

7 Modern römorkaj hukukunun temellerinin İngiltere'de atıldığı söylenebilir. Denizcilikte her zaman önemli bir yere sahip olan İngiltere, modern römorkörlerin ilk örneklerine de ev sahipliği yapmıştır. Kadim deniz ticareti hukuku geleneği de göz önünde bulundurulduğunda, römorkaj hukukunun gelişiminde öncü olması pek de şaşırtıcı değildir. İngiliz mahkemeleri tarafından XIX. ve XX. yüzyılda ortaya konulan birçok ilke günümüzde halen daha geçerliliğini sürdürmekte, farklı hukuk geleneğine sahip ülkelerde dahi söz konusu ilkeler benimsenmektedir. Nitekim günümüzde kullanılan matbu römorkaj sözleşmeleri de büyük oranda İngiliz Hukuku ve uygulaması doğrultusunda şekillenmiştir. Bkz. Bishop, "Tug and Tow", 508.

8 Robert Carse, *Towline: The Story of American Tugboats*, (New York: WW Norton Company, 1969), 20; Bowen, *Towage*, 11; Parks/Cattel, *Law of Tug*, 3; Hara, *Shipping*, 454; Eric Van Hooydonk, *Fifty years of the European Tugowners Association (ETA)*, 2013, 7.

9 Bowen, *Towage*, 11; Parks/Cattel, *Law of Tug*, 3. Daha sonra bu römorkörün tasarımını dünyanın birçok yerinde, özellikle Mississippi Nehri'nde kullanılan diğer kıçtan çarklı römorkörler takip etmiştir. Bkz. Carse, *American Tugboats*, 20.

10 1830'lu yıllarda Kuzey Avrupa limanlarında da yelkenli gemilere römorkaj hizmeti veren buharlı römorkörlerin varlığı bilinmektedir. Örneğin Hamburg'da, ilk buharlı römorkör 1833'te ortaya çıkmış; 1878 yılında limandaki römorkör sayısı 50'yi ve sonraki on yılda da 95'i bulmuştur. Bremen'de 1890 yılında römorkaj şirketinin mevcut olduğu kayıtlara geçmiştir. Almanya'da römorkörler iç suyolu yük taşımacılığında ve özellikle *Rhein* nehrinde kullanılmıştır. Bkz. Reinhard H Schnake, *Geschichte der Schleppschiffahrt: 100 Jahre Unterweser Reederei*, C. 1, (Hamburg: Koehler 1990), 9; Van Hooydonk, *ETA*, 7. Rotterdam Limanı'nda inşa edilen ilk römorkörün (ahşap) "*Kinderdijk*" olduğu ve 1843 yılında suya indirildiği tahmin edilmektedir. Rotterdam limanı bakımından detaylı inceleme için bkz. Job van Eijk, "150 year Rotterdam Waterway", *TugeZine*, 3/10 (2022): 2-44.

11 ABD'deki ilk römorkörün kullanımı kesin olarak bilinmemekle birlikte, römorkaj hizmetinin çarklı vapurlar (*paddle wgeeler*) tarafından 1825 yılında Hudson'da verildiği tahmin edilmektedir. İlk dönemlerinde, buharlı römorkörler, tahıl yüklü yelkenli gemileri Colombia nehri boyunca (Pasifik Okyanusu'ndan Oregon/Portland'a kadar olan yaklaşık 105 millik rotada) çekmek için kullanılmıştır. Bkz. Bowen, *Towage*, 24.

römorkörler eliyle icra edilmiştir[12]. Genellikle 18 ilâ 28 metre arasında uzunlukta olan ve ahşaptan inşa edilen bu römorkörlerin, kıç veya yan tarafta sabit tekerlek şeklinde çarklara bulunuyordu[13].

Mavnalarla yük taşınmasından gemilerin yolculuğunun hızlandırılmasına, yelkenli gemilerin denize açılırken çektirilmesinden büyük gemilerin nehir veya rıhtım gibi dar su alanlarında manevra yaptırılmasına kadar geniş bir yelpazede kullanılması, römorkörleri kısa süre içerisinde deniz taşımacılığında itici bir güç haline getirmiştir[14].

1. 1. 2. XX. Yüzyıldaki Gelişmeler: Dünya Savaşlarının Etkisi

XX. yüzyılda yaşanan savaşlar römorkaj endüstrisinin seyri bakımından belirleyici olmuştur. Savaş döneminde römorkörlerin emir ve komuta zinciri donanmaya geçmiş ve ticari faaliyetlerin yerini büyük ölçüde askeri faaliyetler almıştır[15].

---

12 Buharlı römorkörlerin ortaya çıkmasında İngiliz yelkenlilerinin ve limanlarının yaşadığı handikaplar önemli rol oynamıştır. İngiliz yelkenliler, Amerikan muadillerinin aksine hızlı değildi. Ayrıca işlek İngiliz limanları, ABD gibi geniş sahil kıyısına değil dar nehirlerin bitimine kurulmuştu, bu sebeple de açık denizlere çıkmaları zahmetliydi. Aynı zamanda çok fazla gemi adamı ve personel çalıştırmak zorunda kalıyorlardı. Diğer taraftan uygun olmayan rüzgâr koşullarında kanallarda seyretmek çok güçtü. Hal böyle olunca, yükler karadan karaya taşınamıyor, ardiyeden ardiyeye taşıma yapılabiliyordu. Bu durum da haliyle ciddi zaman kaybına ve ilave maliyetlere yol açıyordu. Nitekim ilk römorkörlerden birinin Tyne nehrinde ortaya çıkmasında, elverişli olmayan rüzgâr koşulları nedeniyle gemilerin haftalarca beklemek zorunda kalması etken olmuştur. Gemilerin sevkiyat yapamaması sonucunda kömür astronomik fiyatlara ulaşmış ve yeni çözüm arayışları beraberinde buharlı römorkörü getirmiştir. Bkz. Bowen, *Towage*, 10-11; Parks/Cattel, *Law of Tug*, 3; Oleg Drobitko/Natalja Drobitko, "Legal Regulation of Sea Towage Contracts in the EU Countries", *Lex Portus*, 8/6 (2021): 40.

13 Modern römorkörlerin doğduğu dönem olan XIX. yüzyılda, içlerinde en çok dikkat çekeni, 1853'te inşa edilen 152 groston ağırlığındaki *Victoria* isimli römorkördür. Döneminin çok ilerisinde teknik özelliklere ve güce sahip olan römorkör adından oldukça söz ettirmiştir. Öyle ki uzunca bir süre bu römorkörün muadili bir römorkör inşa edilememiştir *Victoria* römorkörünün inşası, maliki olan şirketin mevcut filosundaki iki adet römorkörün de başka donatanlara satışının önünü açmıştır. Bkz. Bowen, *Towage*, 24.

14 Buharlı römorkörlerin XIX. yüzyılda denizciliğe sağladığı katkı tartışılmaz olmakla birlikte, kusursuz bir yapısının bulunduğundan bahsedilemez. Zira buharlı römorkörlerin kömürle çalışması, başlı başına bir sorun olmuştur. Kömürün hacmen fazla yer kaplaması ve römorkörlerin yüksek yakıt ihtiyacı, römorkörlere sürekli limandan kömür yüklenmesini gerektirmiştir. Bu durum da haliyle hizmetleri geciktirerek römorkörlerin uzun süreli ve kesintisiz şekilde hizmet vermelerini engellemiştir.
1868 yılında, *Victo*r isimli römorkör, 1260 tonluk *St. Magnus* isimli gemiyi Victoria Rıhtımı'ndan Liverpool'a çekmiş, bu işlem 1021 saat sürmüştür. Römorkör, Liverpool'dan Swensea'ye gelerek başka bir gemiyi yedeğine almış ve onu da Londra'ya çekmiştir. Bu ikinci çekme işi de toplam 291 saat sürmüştür. Bu örnekler o dönem için oldukça parlak bir başarı öyküsü olarak anılmıştır. Bkz. Bowen, *Towage*, 70.

15 I. Dünya Savaşı süreci ve akabinde, römorkörlerin önemli bir kısmı donanmanın kontrolünde olduğundan, ticari römorkaj faaliyetleri büyük oranda sekteye uğramıştır. Ancak ticari faaliyetlerin tamamen durmaması için belirli sayıda römorkörün faaliyetlerine devam etmesine müsaade edilmiştir. Zira ticari römorkaj faaliyetlerinin tümden kalkması, yük taşıyan gemilerin faaliyetlerini

Römorkörler I. Dünya Savaşı'nda donanmaya tahminlerin çok üzerinde destek sağlamıştır[16]. Bu süreçte yalnız römorkörlerden değil, onların nasıl en etkin şekilde kullanılacağını bilen donatan ve mürettebattan da yararlanılmıştır[17].

Hasar gören gemilerin kurtarılması, çekilmesi, tamire, bakıma veya geri dönüşüme götürülmesi römorkörler eliyle yürütülmüştür[18]. Askeri mühimmat taşıyan gemileri çekmekle görevli römorkörler, aynı zamanda kablosuz iletişimin tesis edilmesinde rol oynamışlardır[19]. Bunların dışında ülke karasularından geçen gemilerin denetiminde de römorkörler kullanılmıştır[20].

1920'li yıllarda deniz ticaretinin normalleşmeye başlamasıyla römorkaj faaliyetleri de hareketlenmiştir. Ancak bu çok uzun sürmemiş, 1926 Birleşik Krallık Grevi ve ardından gelen 1929 Dünya Ekonomik Bunalımı (Büyük Buhran) sektörü olumsuz etkilemiştir[21]. Büyük Buhran'dan yaklaşık 10 yıl sonra II. Dünya Savaşı'nın patlak vermesiyle römorkörler yine ağırlıklı olarak askeri faaliyetlerde değerlendirilmiştir. Römorkörler, I. Dünya Savaşı'nda olduğu gibi II. Dünya Savaşı'nda da aktif bir rol almışlar ve kendilerini sahada bir kez daha kanıtlamışlardır[22].

Savaş sonunda otoriteler römorkörlerin ne kadar önemli işlevi haiz olduklarını bir kez daha anlamışlar ve bu sebeple römorkörlerin inşasını destekleyici politikalar

---

aksatacağından, belirli ürünlerin tedarikinin güçleşmesine, karaborsa ve enflasyonun oluşumuna hatta salgın gibi sağlık sorunlara yol açabilirdi. Bkz. Bowen, *Towage*, 199.

16 Bowen, *Towage*, 160.

17 Donatanların ve mürettebatın bilgi, tecrübe ve hizmetlerinden donanmalar önemli ölçüde istifade etmiştir. Donatanlar özellikle römorkaj operasyonlarının seyrine katkıda bulunmuşlardır. Römorkörlere bir veya iki bahriyeli ilave edilmiş, geri kalan römorkör mürettebatı ise büyük ölçüde aynı kalmıştır. Bkz. Bowen, *Towage*, 161-163.

18 Bowen, *Towage*, 161-166.

19 I. Dünya Savaşı boyunca Türk karasularında deniz üstü ve deniz altı savaşlarında römorkörlerden epeyce yararlanıldığı kayıtlara geçmiştir. Çanakkale ve Marmara'da denizyolu taşımacılığının emniyetini sağlamak üzere 16 römorkör gemisi görevlendirildiği bilinmektedir. Bu süreçte, Eğridir Gölü Bahriye Komutanlığı, yedeğinde 100 ton yük taşıma kapasiteli mavna çekebilecek bir römorkör inşa ettirmiştir. Bkz. Umut Cafer Karadoğan, "Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914-1925)", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi SBE, 2007), 211.

20 Karasularına giriş yapan gemilerin belgeleri römorkördeki bahriyeliler veya yetkili mürettebat tarafından incelenmiş, şüpheli görülen gemilere detaylı soruşturma yapılmasını sağlamak üzere demirleyene kadar refakat edilmiştir. Bkz. Bowen, *Towage*, 161-166.

21 Van Eijk, "Rotterdam", 15.

22 Römorkörler Atlantik boyunca cephane, binek araç, yakıt ve sair malzeme çekmişlerdir. Özellikle Normandiya çıkarmasının yapıldığı bölgedeki hizmetleri tüm dünyada ses getirmiştir. ABD limanlarında II. Dünya Savaşı döneminde elleçleme faaliyetleri yoğunluk göstermiş ve römorkörler gelen gemilere hizmet vermiştir. Ayrıca askeri mühimmatın ABD'den Avrupa limanlarına sevkinde de önemli rol oynamışlardır. Bkz. Carse, *American Tugboats*, 41-46.
II. Dünya Savaşı'nda kullanılan İngiliz römorkörleri ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Job van Eijk, "British Rescue Tugs of Word War II", *TugeZine*, 3/12 (2022): 100 vd.

yürütmüşlerdir[23]. Römorkajın bundan sonraki süreçteki seyri, deniz taşımacılığı ve gemi inşasındaki gelişmelerle paralel olmuştur. 1956 yılında yaşanan Süveyş Krizi'nin akabinde uzun yolculuklar yapabilen büyük gemiler deniz ticaretinde yer almaya başlamıştır[24]. Bu gelişmeleri takiben 1960'ların başında, Avrupa römorkaj endüstrisi daha büyük ve daha güçlü römorkörlere ihtiyaç duymaya başlamıştır[25]. Bu dönem aynı zamanda deniz taşımacılığında güvenlik tedbirlerinin arttığı, limanların kıyı tabanlı radar sistemleri (*shore-based radar systems*) ile tanıştığı, radyo iletişiminin (*radio communication*) gelişim kaydettiği ve ilk liman bilgi sistemlerinin (*ort information systems*) kurulduğu yıllara tekabül etmektedir[26].

XX. yüzyılda römorkör inşa yöntemleri de önemli ölçüde değişikliğe uğramıştır. Pervane sistemleri gelişmiş ve dizel makine tüm dünyada yaygınlaşmıştır[27]. Ayrıca verimlilik ve manevra kabiliyeti sağlayan (Schottel, Kort Nozul ve Voith Water Tractor gibi) özel tahrik sistemlerine geçilmiştir[28]. Tüm bu süreç içerisinde, beygir gücü (*horsepower*) ve çekiş kuvvetini (*pulling force*) ifade eden çeki gücünün (*bollard pull*) sürekli olarak arttığı, mürettebat sayılarının ise bununla ters orantılı bir şekilde azaldığı görülmektedir[29].

Römorkaj tekniği, römorkaj ihtiyacına ve bu ihtiyaca uygun şekilde ihtisaslaşan römorkör tiplerine göre şekillenmiştir. Hizmet sahasına, hizmetin sunulacağı gemi veya deniz aracına ve sair unsurlara göre römorkörler ve uygulanacak teknikler geliştirilmiştir. Römorkaj faaliyetleri çekme, yönlendirme, sabitleme, hızını arttırma veya azaltma, refakat etme, limana yanaştırma gibi çeşitli ameliyeleri bir arada içermeye başlamıştır.

---

23 Bowen, *Towage*, 29.
24 Van Hooydonk, *ETA*, 15.
25 Van Eijk, "Rotterdam", 36.
26 Van Hooydonk, *ETA*, 15.
27 1932 yılında ilk dizel motorlu römorkörün (Zwarte Zee III) kullanılması bu alanda önemli bir dönüm noktası olarak gösterilmektedir. Zira dizel motorlar, buharlı motorların handikaplarını gidererek kullanıcılara konfor ve esneklik sağlamıştır. Nitekim XX. yüzyılın sonlarına doğru, dizel motorlar, deyim yerindeyse, buharlı motorları tedavülden kaldırmıştır. Bkz. Pramod K.Balakrishnan/Sarathbabu Sasi, "Technological and Economic Advancement of Tug Boats", *IOSR Journal of Mechanical and Civil Engineering*, 1 (2016): 88.
28 Van Eijk, "Rotterdam Waterway", 35 vd.
29 Wilco van der Linden/Koen Vonk/Leif Becker/Janneke Caarbat-Visser/Bram Kruyt, "Innovation in Tug Design", *ITS Tugnology Convention 2010 Conference Papers*, Vancouver (2010): 5; Van Hooydonk, *ETA*, 17.

Römorkör kaptanının rolü de uygulanan römorkaj tipine bağlı olarak değişmiştir[30]. Römorkör kaptanının konvoy üzerindeki hâkimiyeti ve konvoyun sevk ve idaresindeki tasarruf ve takdir yetkisi yelkenli gemilere verilen hizmetlerde oldukça yüksekti. Liman römorkajında römorkör kaptanının römorkör üzerinde idari sorumluluğu devam etmektedir ancak bunu gemi kaptanı veya kılavuz kaptanın talimatlarına uygun şekilde kullanmak durumundadır[31]. Dolayısıyla gemiyi sevk ve römorkörleri yönlendirme sorumluluğu doğrudan çektirenin omzuna yüklenmektedir[32]. Açık deniz römorkajındaki genel uygulamaya bakıldığında ise römorkör kaptanının tasarruf serbestisini belirli ölçüde muhafaza ettiği görülmektedir.

XX. yüzyıldaki önemli gelişmelerden bir diğeri ise Avrupa Römorkör Donatanları Birliği'nin (ETA) 1 Temmuz 1963'te Londra'da kurulması olmuştur. Böylece sektör tek bir elden taleplerini ortaya koyabilir, ihtiyaçlarını dile getirebilir hale gelmiştir. ETA, aynı zamanda Avrupa'nın en eski denizcilik kuruluşlarından biridir. ETA bir taraftan üyelerinin menfaatine yasama süreçlerinde lobicilik faaliyetlerinde bulunurken, diğer taraftan da sektörün emniyetli ve kaliteli bir şekilde büyümesi için de standartlar oluşturarak üyelerinin takip etmesi gereken kuralları inşa etmektedir. Günümüzde ETA, Avrupa'da taşımacılık ve liman hizmetlerinin güvenli ve verimli bir şekilde işletilmesinin temel ve ayrılmaz bir parçasını temsil etmektedir[33].

1. 1. 3. XXI. Yüzyıldaki Gelişmeler: Teknolojik Dönüşüm

Günümüzde deniz ticaretinin yoğunluğu artarak devam etmektedir. Bu yoğunluk liman hareketliliğine ve trafiğine neden olmaktadır. Buna paralel olarak liman içerisinde gemilerin giriş ve çıkışlarının emniyetli şekilde gerçekleştirilmesi için manevra kabiliyeti yüksek römorkörlere olan ihtiyaç artmaktadır[34]. Dünya ticaret hacminin yıldan yıla gelişmesiyle orantılı olarak gemi sayısı ve tonajlarında da artışlar gözlemlenmiştir. Gemi tonajlarındaki bu artış beraberinde gemilerin boyları, genişlikleri ve draflarında büyümeyi getirmiştir. Ölçek ekonomisi ve verimliliği sağlamak adına inşa edilen gemilerin boyutları yıldan yıla artarken, manevra kabiliyetleri buna ayak uyduramamış, gemiler

---

30 George H. Reid, *Shiphandling with Tugs*, (Maryland: Cornell Maritime Pres, 1986): 5.
31 Reid, *Tugs*, 5.
32 Reid, *Tugs*, 5.
33 ETA ile ilgili detaylı bilgi için bkz. (https://eurotugowners.com/).(E.T. 05.04.2022).
34 Murat Yapıcı/Birsen Koldemir, "Yeni Teknoloji ve Alternatif Yakıt Uygulamalarının Römorkör Üretimine Etkilerinin Araştırılması", içinde *Kılavuzluk/Römorkörcülük Hizmetleri ve Teknolojileri Kongresi I (Bildiriler Kitabı)*, (İzmir 2015), 13.

hantallaşmıştır. Tonajlardaki büyüme gemilerin kısıtlı suyollarında manevra kabiliyetlerini sınırlamıştır. Diğer taraftan önemli çevre felaketlerinin yaşanması denizdeki emniyet tedbirlerinin arttırılmasını sürekli gündeme getirmektedir. Tüm bu gelişmeler römorkaj sektörüne olumlu yansımış, mevcut filolar genişletilmiş, bu alanda faaliyet gösteren şirket sayısı artmıştır[35].

Öte yandan küresel ısınmanın etkilerinin iyiden iyiye hissedilir olması, denizcilik sektörünü de harekete geçirmiştir[36]. Bu doğrultuda römorkaj şirketleri de ulusal ve uluslarasın otoriteler tarafından çevresel etkilerinin azaltılması yönünde baskı altına alınmıştır. Pek çok liman otoritesi yeşil yeterlilik belgesi talep etmeye başlamıştır. Bu sebeple önümüzdeki süreçte alternatif yakıt kullanan (LPG, mentol, amonyum ve hidrojen vb.) römorkörlerin sayısının hızla artması beklenmektedir[37].

XXI. yüzyılın ilk çeyreğinde, römorkaj endüstrisi ile ilgili önemli gelişmelerden bir diğeri insansız ve otonom römorkörlerin ortaya çıkışı olmuştur[38]. İlk başlarda tereddütle yaklaşılmasına ve sınırlı bir uygulama alanı olacağı düşünülmesine karşın, ilerleyen süreçte mürettebatsız ve otonom römorkörlerin denizciliğin bir parçası haline gelmesi adına ciddi aşama katedilmiştir. Özellikle son on yılda römorkaj şirketleri ve teknoloji şirketleri arasındaki muhtelif işbirliği anlaşmaları ile somut adımlar atılmış, devlet desteği de gören bu projeler sonuç vermiş ve ilk denemeler hayata geçirilmiştir[39].

---

35 Henk Hensen, *Tug Use in Port (A Practical Guide, Including Ports, Port Approaches and Offshore Terminals)*, 4th Edition, (Wiltshire: The Nautical Institute, 2021), 10; Balakrishnan/Sasi, "Advancement of Tug", 91.

36 Linden/Vonk/Becker/Caarbat-Visser/Kruyt, "Tug Design", 4.

37 Römorkaj şirketleri bakımından kısa vadede LNG en yakın opsiyon olarak gözükmektedir. Özellikle Asya, Avrupa ve Kuzey Amerika'da LNG tesislerinin inşası göz önünde alındığında, LNG'ye daha kolay ulaşılabileceği öngörülmektedir. LNG yakıtının performans, bakım ve tamir maliyetleri bakımından dizel yakıttan büyük bir farkı bulunmamaktadır. Ancak LNG'nin tedariki (*bunkering*), geleneksel dizel motorlara göre (yaklaşık üç kat) daha uzun sürmektedir. Bu nedenle de yakıt tedariki organizasyonun daha erken planlanması gerekmektedir. Diğer taraftan sürecin denetim ve kontrolünü sağlamak üzere ilave gemi adamına ihtiyaç bulunduğu gibi ayrı bir güvenlik protokolü de uygulanmaktadır. Bu gereksinimler sebebiyle, römorkör mürettebatının, tedarik (*bunkering*) operasyonu yönetiminin yanı sıra LNG depolama (*storage*) ve işleme (*handling*) sistemlerinin bakımıyla ilgili de ayrı bir eğitim alması beklenmektedir. Bkz. John Snyder, "Singapore Leads the Way with LNG-Powered and Hybrid Tugs", *International Tug & Salvage,* January/February (2021): 48-49.

38 Otonom römorkörlerin denizlerde yer alması, gemi adamlarının üzerine düşen yükü hafifleteceği gibi onlara daha güvenli çalışma ortamı da hazırlayacaktır. Özellikle farklı limanlarda işgören römorkörlerde, limanlar arasındaki geçiş sürecini dinlenerek geçiren mürettebat, yeni operasyona daha kolay uyum sağlayacaktır. Bkz. *International Tug & Salvage*, January/February (2021): 17.

39 Uzaktan kontrol edilebilen otonom römorkörler üzerinde çalışmalar tüm hızıyla devam etmektedir. 2018 yazında, Marsilya'dan idare edilerek Rotterdam'da yüzdürülen otonom römorkör, bu projenin mümkün olabileceğini göstermiştir. Projeyi hayata geçiren römorkaj şirketleri, bir yazılım şirketiyle

Diğer taraftan bilişim teknolojileri römorkaj şirketlerine daha fazla veriyi kullanabilme olanağı sağlamaktadır. Böylece şirketlerin operasyonları daha verimli hale getirebilme, çevresel etkileri göz önünde bulundurma ve buna göre önlem alma, römorkaj kapasitesini değerlendirme ve arttırma imkânları olmaktadır. Aynı şekilde limanlar da verilere ve uygulamalara önemli yatırımlar yaparak römorkör sevkiyatını, taleplerin dağılımını ve sıklığını değerlendirebilmektedir. Bu veriler aynı zamanda gemi tasarım ve inşa şirketlerinin ihtiyaca daha fazla cevap veren projeler ortaya koymalarına yardımcı olmaktadır. Donatanlar ve gemi yöneticileri nesnelerin internetine, bulut tabanlı çözümlere ve uygulamalara önemli yatırımlar yapmaktadır. Önümüzdeki dönemde akıllı römorkör operasyonları (*smart tug operation*) bakımından dijitalleşmede seviye atlanması beklenmektedir. Donatanlar, römorkörlerin bakım ve tamir ihtiyacını öngörebilmek, yakıt tüketimini azaltmak ve güç kullanımını daha verimli hale getirebilmek için verileri kullanacaktır. Kısacası veriler, römorkaj operasyonlarında optimizasyonu sağlayabilecek en önemi unsur olarak karşımızda durmaktadır[40].

Sonuç olarak römorkajın tarihsel gelişiminde öncelikle ihtiyaçlar, ardından da siyasi, ekonomik ve teknolojik gelişmeler, son olarak da çevrenin korunması hassasiyetinin etkili olduğu söylenebilir. Bahsi geçen etkenler aynı zamanda römorkörlerin tasarımını, inşasını ve işletilmesini doğrudan etkilemiştir.

---

birlikte, bir römorkörün insan müdahalesi olmaksızın nasıl en optimal rotada nasıl seyredebileceğini gözlemlemek üzere, 2020 yılında Rotterdam üzerindeki Nieuwe Maas Nehri'nde test sürüşü yapmışlardır.
2020 yılında, Japon hükümetinin Uzaktan Seyir Kontrolü Deniz Deneme Projesi (*Sea Trial Project on Remote Control Navigation*) kapsamında, Tokyo Körfezi'nde mürettebatı olan bir römorkör, yaklaşık 400 km uzaklıktaki operasyon merkezinden (Nishinomiya/Hyogo) idare edilmiştir. Ocak ayında yapılan bir önceki testte, uzaktan operasyon merkezindeki operatör çevredeki koşulları tanımak için römorköre monte edilmiş sensörleri ve kameraları kullanmış, uzaktan idare için bir rota ve eylem planı (çarpışmadan kaçınma rota planı) oluşturmuştur. Aralık ayında yapılan bu ikinci testte, ekipman veya gemi-kıyı iletişimindeki arızalara çözüm bulabilmek için testler yapılmıştır.
2020 yılının Nisan ayında, Singapur'da bir liman römorkörü, Akıllı Denizcilik Otonom Gemiler (*Smart Maritime Autonomous Vessel*-SMAV) projesi kapsamında yapılan test sürüşünde, uzaktan kontrol yöntemiyle sevk edilmiştir. Testler, çeşitli senaryolarda ve 8,5 deniz miline kadar hızda gerçekleştirilmiştir. Testlerde kullanılan römorkör, akıllı gemi yönetim sistemleri içermektedir. Sahip olduğu yapay zekâ algoritmaları sayesinde tehlike algılama ve çatmadan kaçınma özellikleri bulunmaktadır. Yapılan testlerde de römorkörün anılan özellikleri bakımından ne ölçüde yetkin olduğu ölçülmeye çalışılmıştır.
Güncel gelişmelerle ilgili detaylı inceleme için bkz. International Tug & Salvage, January/February (2021): 16.

40 Detaylı inceleme için bkz. John Snyder, "Top Tug and Towage Trends in 2021", *International Tug & Salvage*, January/February (2021): 16-17; Ron Burchett, "A Vision of the Way Forward", *TugeZine*, 4/19 (2023): 169-172.

1. 2. Terminoloji

Römorkaj sözleşmesiyle ilgili karşılaşılan ilk önemli problem, Türk Hukuku'nda bu alanda yerleşik bir terminolojinin bulunmamasıdır[41]. Römorkaj sözleşmesinin kanunda açıkça düzenlenmemesi şüphesiz bunun en önemli sebebidir. Ayrıca uygulamada da gerek denizcilik gerekse İngiliz Hukuku'nda kullanılan terminolojilerin bir karışımının tercih ediliyor olması, meseleyi daha da çetrefilli hale getirmektedir. Bu itibarla çalışmanın bu kısmında römorkaja hâkim kavramların açıklaması yapılarak çalışmanın genelinde tercih edilen terminoloji ortaya konulacaktır.

Diğer taraftan römorkaja özgü kavramların dışında kalan deniz ticareti hukuku kavramlarının karşılıklarında da birtakım güçlükler yaşanmaktadır. Aynı (Kıta Avrupası) hukuk sistemi içerisinde yer aldığımız Alman Hukuku'nda kullanılan kavramların Türkçe karşılıklarını tespit etmek nispeten kolay olmaktadır. Ne var ki Anglo-Amerikan Hukuku'nda yer alan bazı kavramlar için aynı kolaylık mevzu bahis değildir. "*Knock-for-knock*", "*apparent authority*" gibi bazı kavramlar Anglo-Amerikan Hukuku'na özgüdür ve Türk Hukuku'na yabancıdırlar[42]. "*Pervasızca hareket*" olarak yer verdiğimiz "*wilful misconduct"* gibi bazı kavramlar ise hukukumuzda çok tartışılmasına rağmen, bunlara henüz genel kabul gören birer karşılık bulunamamıştır. "*Tahsis olunan*"[43] olarak

---

41 Römorkaja ilişkin terminolojinin yerleşik hale gelmemesi Alman Hukuku'nda da dile getirilen bir problemdir. Hal böyle olunca birçok Alman yazar da çalışmasında öncelikle kullanacağı terminolojiyi açıklamak ve birtakım ayrımlar yapmak zorunda kalmıştır.
Römorkajı ifade etmek üzere kullanılan en yaygın kavram "*Schleppen*" olmakla birlikte özellikle liman römorkajındaki yardım faaliyetleri "*Assistenz*", liman içindeki çeki faaliyetleri ise "*Bugsieren*" olarak anılmaktadır. Römorkör için çoğunlukla "*Schlepper*" tercih edilse de "*Schleppfahrzeug*" hatta eski dönemlerde "*Schleppdampfer*" kavramları da kullanılmıştır. Yedek yerine ise "*Anhang*" kavramı kullanılmaktadır. Bununla birlikte aynı aracı (yedeği) ifade etmek üzere "*çekilen gemi*" anlamına gelen "*geschleppter Schiff*", "*Schleppschiff*" veya bazen sadece gemi "*Schiff*" tercih edilebilmektedir. Yine çekilen araç anlamına gelecek şekilde "*geschleppter Gegenstandt*" ibaresine de yer verilmektedir. Römorkaj konvoyunu ifade etmek üzere en çok başvurulan kavramlar "*Schleppzug*" ve "*Schleppverband*"dır. Nehirde mavnalarda yük taşımalarında kullanılan itici römorkörler için "*Schubboot"* ya da *"Schubschlepper",* bu amaca özel inşa edilen ve itici römorkör ile halat kullanılmaksızın römorkörün önündeki bölme ile birleşerek itilen mavnalara *"Schubleichter"* ve bunların oluşturduğu birliğe de itici konvoy anlamına gelen *"Schubverband"* kavramları kullanılmaktadır. Bkz. Rudolf Hahn, *Der Schleppvertrag des Binnenschiffahrtsverkehrs*, (Leipzig 1910), 1; Werner Schmalenberg, *Die Schlepp- und Schubschiffahrt nach See- und Binnenschiffahrtsrecht unter Berücksichtigung der Rechte der übrigen EWG-Staaten*, (Kiel 1972), 27-29; Arno Wein Weinert, *Die Haftung der am Schleppzug beteiligten Reeder gegenüber Dritten für unerlaubte Handlungen der Schiffsbesatzungen nach seerechtlichen Grundsätzen*, (Hamburg 1961), 18 vd.; Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 74-75.

42 Serdar Acar, *Kulüp Sigortası (Protection & Indemnity)*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık 2008), 3.

43 Çalışmamızda "*çarterer*" veya "*zaman çartereri*" yerine TTK'da ifade olunduğu şekliyle, "*tahsis olunan*" kavramı tercih edilmiştir. Bununla birlikte, tereddüt yaratmaması adına parantez içinde

çevirdiğimiz "*charterer*", "*çekici*" olarak yer verdiğimiz "*tugowner*" ve "*çektiren*" olarak yer vermek durumunda kaldığımız "*towowner*" gibi bazı kavramların Türkçe karşılıkları var ise de bunların bizdeki anlamları ile karşılaştırmalı hukuktaki anlamları farklıdır. Netice olarak deniz ticareti hukuku içerisinde yer alan kavramlar, bazen hukuk sistemindeki bazen de dil ve gramatik yapıdaki farklılıklardan dolayı tam anlamıyla karşılık bulamamaktadır. Bu nedenle, cümle içerisinde Türkçe çevirisi yer alan kavramdan sonra, parantez içinde orijinal kelimeye yer verilerek (*İng., Alm.*), muhakeme yapma yetkisi yine okuyucuya bırakılmıştır. Kelimenin orijinalinin her defasında belirtilmesi ilk bakışta yadırganabilir ise de terminolojide açıklık sağlanması bakımından gerekli hatta bazen zorunlu olduğu dikkatlerden kaçmamalıdır.

1. 2. 1. Römorkaj Kavramı

Römorkaj dar anlamda, muharrik gücü bulunmayan veya geçici muharrik gücünü kaybetmiş bir geminin veya başka deniz aracının bir yerden başka bir yere deniz veya iç suyoluyla çekilmesi olarak tanımlanmaktadır[44]. Bu tanımda römorkaj esas itibariyle bir "*çekme (cer)*" faaliyetine yollama yapmaktadır[45]. Halbuki römorkaj "*çekme*" tekniğinin ağırlıklı olarak uygulandığı bir faaliyet olsa da itme ve refakat etme başta olmak üzere

kelimenin İngilizce orijinali olan "*çarterer*" ifadesine de yer verilmiştir. Zaman çarteri ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz. (aşağıda) 1.11.2. (Zaman Çarteri Sözleşmesiyle Karşılaştırılması).

[44] Tanımlamalar için bkz. Max Schlößin, *Der Schleppvertrag: Seine juristische Natur und seine Wirkung*, (Köln 1912), 1; Alfred Townsend Bucknil, *The Law Relating to Tug and Tow*, (London 1913), s. 6; Erdoğan Göğer, "Cer Mukavelesi", *Adalet Dergisi*, 9-10 (1961): 936; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 19; Tekil, Fahiman. *Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım*, (İstanbul: Kurtulmuş Matbaası, 1966), 28.
İngiliz Hukuku'nda römorkaj hizmetinin tanımlandığı ilk davalardan olan *The Princess Alice* (1849) *3 W Rob 138* davasında, dönemin ünlü hâkimlerinden Dr. Lushington'ın yaptığı tanımlama hem doktrinde hem de uygulamada uzun süre kendisine yer edinmiştir: "*Römorkaj hizmeti, bir geminin ilerlemesini hızlandırmaktan başka bir şeye ihtiyaç duyulmadığı durumlarda, diğer bir geminin yolculuğunu hızlandırmak amacıyla görevlendirildiği hizmet türü olarak tanımlanabilir*". Ancak daha sonra bu tanımlamanın günümüz römorkajını izah etmede yetersiz kaldığı kanısına varılmıştır. Zaten Dr. Lushington'ın tanımı, büyük ölçüde römorkajı kurtarma faaliyetlerinden ayırmayı hedef tutarak yapılmıştır. Nitekim Dr. Lushington kararında ayrıca, römorkajın tehlike altında olmayan gemilere verilen bir hizmet olduğuna vurgu yapmak üzere, herhangi bir hasar almayan veya böyle bir tehlike altında bulunmayan gemiye sunulan mutad bir hizmet olduğunu ifade etmiştir.
Bu tanımlamaya yer veren veya bu tanımlama ile aynı doğrultudaki kararlar için bkz. *Turnbull v. Owners of the Strathnaver (The Strathnaver) (1875) 1908 SC 1101*.

[45] Arapça kökenli "*cer*" kavramı; "*çekmek*", "*sürüklemek*" ve "*sürükleyerek çekme*" anlamlarına gelmekte olup eski dönemlerden beri kullanılmasının sonucunda, römorkaj sahasında yerleşik bir kavram haline gelmiştir (https://sozluk.gov.tr/).(E.T. 26.02.2025).
Nitekim liman ve römorkaj hizmet tarifelerinde halen daha bu kavrama yer verilmektedir. ETK m. 1224'te de "*cer mukavelesi*" kavramı kullanılmıştı. Çalışmamızda ise "*cer*" yerine günümüz Türkçesi'nde karşılığı bulunan "*çekme*" kavramının kullanımı tercih edilmiştir. Nitekim günümüzde "*çekme*" kavramı daha yaygın olarak kullanılmaktadır. Güncel uygulama ve yazında, "*çekme*" kadar yaygın olmasa da "*çeki*" kavramına da yer verilmektedir (ör: "*çeki faaliyeti, çeki sözleşmesi* vb.).

çeşitli teknikleri münhasıran veya çekme ile birlikte içerisinde barındırabilir. Diğer taraftan dar tanım meseleyi muharrik gücü olmayan gemilerin başvurduğu bir yönteme indirgemektedir. Oysa muharrik gücünde herhangi bir sorun olmayan gemiler de römorkaj hizmetinden yararlanmaktadır. Hatta liman römorkajının genel uygulama konusunu muharrik gücü olan gemi ve sair deniz araçlarının oluşturduğu söylenebilir. Nitekim günümüzdeki gemilerin birçoğu muharrik gücünü kaybetmeksizin, teknik özelliklerinin yetersizliği veya limanının fiziksel durumu sebebiyle, yanaşma ve kalkışma manevralarında römorkaj hizmetine ihtiyaç duymaktadır.

Römorkaj faaliyeti, denizcilik uygulamaları ile gelişmektedir. Modern römorkaj pratiğindeki tanımlamalara göre, römorkajın amacı artık bir geminin hareket etmesini sağlamak ya da seyrini hızlandırmaktan ibaret değildir[46]. Römorkaj faaliyeti ile sadece çekme (*tow*) işlemi değil, çekme de dahil olmak üzere, sözleşmede üstlenilen römorkajın icrası için gerekli bütün faaliyetler kastedilmektedir[47].

Geniş anlamda römorkaj (*towage, Schleppen*); itme (*pushing*), çekme (*pulling*), manevra yaptırma (*maneuver*, *Manöverung*), hareket ettirme (*moving*, *fortbewegung*), yön değiştirme (*turning*), refakat etme (*escorting*), frenleme/hızını kesme (*braking*), rehberlik (*guiding*) veya sabitleme (*standing*) faaliyetlerinin tamamını kapsar[48]. Buna karşın, palamar (*mooring*), ikmal (*supply*), çapa elleçleme (*anchor handling*) hizmetleri römorkajın içerisine dahil değildir[49]. Bahsi geçen hizmetler çoğunlukla römorkajı takiben verilseler de ayrı birer hizmet kalemidir.

Römorkör yedeği çekebilir veya itebilir; römorkaj kuvveti önden, arkadan veya bordadan verebilir. Bu faaliyetler de römorkaj kapsamındadır. Söz konusu faaliyetlerin ortak noktası, geminin veya diğer bir deniz aracının kendi başına yapmasının güç,

---

46 Modern tanımlar için bkz. Kovatz, *Law of Towage*, 1-2; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 19 vd.; Simon Rainey, *The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts,* 4th Edition, (New York: Routledge, 2018), 3 vd.; Michael White, *Australian Maritime Law*, 3th Edition, (Sydney: Federation Press, 2014), 514; Van Hooydonk, *ETA*, 17; Micheal Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", içinde *Maritime Law*, ed. Yvonne Baatz, 5th Edition, (New York: Routledge, 2021), 274.

47 Robert Morton Hughes, *Handbook of Admiralty Law*, (New York, 1901), 118; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 117; Richard Davison/Anthony Snelson, *The Law of Towage*, (London: LLP 1990), 1.

48 Stover, Harney B. Jr., "Special Provisions of Towage Contracts", *Marquette Law Review*, 42/1, (1958): 37; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 14-15; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 19 vd.; Reid, *Tugs*, 5; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 3; Van Hooydonk, *ETA*, 17; Michael White, *Australian Maritime Law*, 3th Edition, (Sydney: Federation Press, 2014), 514; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 274.

49 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 58.

tehlikeli ya da imkânsız olacağı manevra ve hareketlerin römorkör vasıtasıyla mümkün veya daha kolay kılınmasıdır[50]. Römorkajın özelliklerinden bahsetmek ve hangi faaliyetlerin bu kapsamda sayılabileceğini tartışmak mümkün olmakla birlikte, römorkajın tanımını yapmak, teknolojik gelişmeler karşısında çerçevesini oldukça güçtür. Verilen hizmetin römorkaj olup olmadığının nitelemesi de yine denizcilik camiasındaki kabul edilebilirliğine bağlı olacaktır.

1. 2. 2. Römorkör Kavramı

Römorkör kavramı, dilimize Fransızca'dan (*remorqueur*) geçmiş olup "*çekici*" olarak çevrilmektedir[51]. Önemle belirtilmelidir ki römorkaj hizmeti herhangi bir gemi tarafından da sağlanabilir, römorkaj amaçlı yapılmış bir gemi, yani römorkör olması zorunlu değildir[52]. Ancak günümüzde römorkaj işlemi istisnai durumlar dışında bu konuda özel bir eğitim almış bir mürettebat ile münhasıran bu amaca tahsis edilen, özel donanım ve tasarıma sahip römorkör eliyle gerçekleştirilir[53]. Dolayısıyla modern römorkaj faaliyetlerinin merkezinde römorkörlerin yer aldığı söylenebilir. Çalışmamızda da hem anlatım kolaylığı sağlaması hem de uygulamanın ekseriyetle bu yönde seyretmesinden hareketle çekici gemiyi tarif etmek üzere "*römorkör*" kavramı kullanılmıştır[54]. Bu kullanım "*çekici gemi*" ve "*çekilen gemi/araç*" kavramlarının yaratacağı muhtemel kargaşanın da önüne geçecektir.

---

50 Reid, *Tugs*, 5.

51 2025 KRHY m. 4/1-(o)'da römorkör, "*tonilato belgesinde cinsi römorkör olarak tarif edilmiş itme, çekme veya refakat amaçlı kullanılan makinalı gemiler*" şeklinde tanımlanmıştır.

52 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 33-35; Hara, *Shipping Law*, 457; Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 40.

53 Kazım Bakan, *Yedekleme Operasyonlarına Yardımcı El Kitabı*, (İstanbul 2012), 13; Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 40.

54 2018 yılında yürürlüğe giren Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği'nin 4. maddesinde römorkör şu şekilde tanımlanmıştır: "*i) Römorkör: Gemilerin yanaştırma, kaldırma, demirleme, demir alma, döndürme manevralarında, cer hizmetlerinde ve gemilere refakat etme amacıyla kullanılan manevra kabiliyetleri, itme-çekme kuvvetleri ve diğer teknik özellikleri İdarece onaylanmış deniz aracını, ifade eder*".
2025 yılında yürürlüğe giren Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği'nin 4. maddesinde römorkör şu şekilde tanımlanmıştır: "*o) Römorkör: Tonilato belgesinde cinsi römorkör olarak tarif edilmiş itme, çekme veya refakat amaçlı kullanılan makinalı gemileri, ifade eder*".
Römorköre ilişkin 2018 tarihli yönetmelikteki tanımın günümüz römorkörlerini özelliklerini yansıtması bakımından daha isabetli olduğu söylenebilir. 2025 tarihli yönetmelikte römorkörün dar kapsamlı tarif edilmesinin temel nedeni ise, bu yönetmeliğin uygulama alanının daha sınırlı olmasından kaynaklandığı tahmin edilmektedir. 2025 tarihli yönetmelik kendi uygulama alanı doğrultusunda bir tanım yapmış olup günümüz liman römorkörlerinin tarifini yapmakta yetersiz kalmaktadır.

Römorkörlerin yük taşımacılığınca kullanılan türleri ise römorkörden (*tugboat, schleppboot*) ziyade çekici bot (*towboat*) veya itici bot (*pushboat, Schubboot/Schubschlepper*) olarak isimlendirilmektedir[55].

1. 2. 3. Çekici ve Çektiren Kavramı

İngiliz Hukuku'nda, römorkörü tarif etmek üzere "*tug*" kavramı kullanılmaktadır[56]. Buradan hareketle römorkör donatanı "*tugowner*" olarak isimlendirilir[57]. İngilizler, römorkaj sözleşmesinde römorkörü sevk eden tarafı ifade etmek üzere "*tugowner*" hatta genellikle sadece "*tug*" ibaresini tercih ederler[58]. Oysa römorkajı üstlenen her zaman römorkör donatanı olmak zorunda değildir[59]. Donatan sıfatına sahip olmayan tahsis olunan (çarterer) da akdin tarafı olabilir[60]. Bunun dışında, daha ziyade açık deniz römorkajında görüldüğü üzere malik, işleten veya tahsis olunan (çarterer) sıfatı bulunmaksızın alt römorkaj sözleşmesi yapmak suretiyle römorkajı üstlenen bir kişi de sözleşmenin tarafı haline gelebilir[61]. Dolayısıyla römorkör donatanı kavramını kullanarak sözleşmenin tarafını anlatmak, o tarafı eksik veya yanlış ifade etmek anlamına gelebileceğinden, hukuk tekniği bakımından doğru olmayacaktır. Bu

---

55 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 17; Bakan, *Yedekleme Operasyonları*, 16.

56 Alman RGŞ'de römorkörü ifade etmek üzere uygulamada ve doktrinde de benimsenen "*Schlepper*" kavramı kullanılmıştır.

57 Alman RGŞ'de "*Römorkaj İşletmesi*" anlamında "*Schleppunternehmer*" kavramı kullanılmıştır.

58 İngiliz Hukuku'nda, sözleşmenin taraflarını ifade etmek üzere, çoğu durumda kısaca araçların ismi kullanılmaktadır. Yani römorkajı üstlenen taraf için römorkör anlamına gelen "*tug*", römorkaj ücretini ödemeyi taahhüt eden taraf için ise "*yedek*" anlamına gelen "*tow*" denilmektedir. Yedek kavramı yerine tercih edilen bir diğer kavram ise "*çekilen gemi ya da araç*"tır. İngilizler "*towed*", Almanlar ise "*Schleppende*" kavramını kullanmaktadır. Her ne kadar ifade dar anlamda çekme işlemlerine konu deniz aracını işaret ediyor olsa da uygulamada geniş anlamda römorkaj faaliyetlerine konu araçları ifade etmek üzere kullanılmaktadır. Dolayısıyla yalnızca römorkörün arkasında çekme halatıyla çekilen araçlar değil, römorkörün yanında hatta önünde sevk edilenler için dahi bu kavrama başvurulduğu görülmektedir. İngilizlerin kullandığı bu terminoloji vakıayı anlatmak için önemli bir anlatım kolaylığı sağlasa da aslında burada kastedilen araçların bizzat kendileri olmayıp o araçları işleten akit taraflardır. İngiliz Hukuku'ndaki bu yaygın kullanıma karşın, Türk Hukuku bakımından akdin taraflarını anlatmak üzere, tarafların kullandığı araçları ifade etmek hukuk tekniği bakımından doğru olmaz.

59 Kovatz, *Law of Towage*, 49; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 97.

60 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 97; Püttfürken, *Seehandelsrecht*, 191; Rolf Herber, *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung*, 2. Auflage, (Hamburg: De Gruyter, 2016): 383; Dominika Rydlichowska, "Towage Contract under Polish Regulations", *Prawo Morskie*, XXXII, (2016): 148.
Nitekim Birleşik Krallık RGŞ m. 1.b.vi uyarınca çekici (*tugowner*), fiilen herhangi bir römorkör veya yardımcı araca sahip olup olmadığına bakılmaksızın, römorkaj sözleşmesine taraf olan, çektirenin (*hirer*) veya onun adına hareket eden kişilerin dışında kalan herhangi bir kişi veya kuruluşu kapsar.
Singapur Yüksek Mahkemesi'nin (*High Court of Singapore*) kararına yansıyan örnek bir vakıa için bkz. *Pan-United Shipping v. Cummins Sales and Service* (2017), 2018/1, LLR 111. Somut uyuşmazlıkta *PU 3202* isimli römorkörü arıza yapan davacı taraf, tamir süresince zaman çarteri sözleşmesi ile *Marina Venus 2* isimli başka bir römorkör tahsis etmiştir.

61 Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, s. 62.

sebeple çalışmamızda römorkajı üstlenen kişiyi ifade etmek üzere "*çekici*" kavramını kullanacağız. Her ne kadar römorkaj eylemi yalnızca çekmeden ibaret olmasa da römorkaj işlemlerinde çekme işlemi çoğunlukla üstlenildiğinden, duruma en uygun düşen kavramın "*çekici*" olduğu kanaatindeyiz.

İngiliz Hukuku'nda çekicinin karşısında bulunan ve römorkaj ücreti ödemeyi üstlenen taraf, yedek maliki ve yedek donatanı anlamlarına gelebilen "*towowner*" kavramıyla ifade edilmektedir. Hatta İngilizler çoğu durumda yalnızca "*tow*" kavramını kullanmaktadır[62]. Yedeğin gemi olduğu durumlarda, gemi donatanı anlamına gelen "*shipowner*" ibaresine de yer verildiği görülür. Hatta yazarlar aynı çalışmalarında bu kavramların hepsini birbirinin yerine ikame edecek şekilde de kullanmaktadır. Oysa Türk Hukuku bakımından sözleşmenin karşı tarafını ifade etmek üzere, bütün vakıaları anlatmaya uygun düşebilecek tek bir kavram kullanılması gerekir. Römorkaj sözleşmesinde "*yedek*", gemi veya sair deniz aracını ifade ettiğinden, akdin tarafını anlatmak üzere uygun düşmez. Yedekte çekilen araç her daim gemi olmayacağından[63], gemi donatanı ibaresi de kapsayıcı bir tanım olmaz[64]. Römorkajı talep ederek sözleşmenin kurulmasına öncülük eden taraf olduğu da göz önünde bulundurularak, çekicinin karşı akidini tarif etmek üzere "*çektiren"* kavramını kullanmayı uygun görüyoruz[65].

---

62 Alman RGŞ'de "*Müşteri*" anlamında "*Kunde*" kavramı kullanılmıştır.

63 Duba, vinç, ekskavatör, sal, deniz platformları gibi çeşitli türden deniz araçları da römorkajın konusunu oluşturabilir. Bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 1-2; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 18; Stover, "Towage Contracts", 37; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 15; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 24; Tekil, *Kurtarma*, 28; Bakan, *Yedekleme Operasyonları*, 19.
Birleşik Krallık RGŞ'de esas itibariyle gemi (*vessel*) kavramına yer verilmişse de bunun teknik anlamda gemiden ibaret olmadığı anlaşılmaktadır. Birleşik Krallık RGŞ m. 1.b.ii hükmüne göre, bu şartların uygulamasında "*gemi*" (*vessel*); çekici (*tugowner*) tarafından römorkaja kabul edilen veya çektirenin açık ya da zımni talebi üzerine römorkaj haricinde herhangi bir nitelikte hizmet sunulması kabul edilen, her ne türden olursa olsun (kelime anlamıyla "*gemi*" kapsamına girip girmediğine bakılmaksızın) her türlü gemi, deniz aracı veya nesneyi kapsar.

64 Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 62; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 31.
Nitekim Birleşik Krallık RGŞ m. 1.b.v hükmünde, çektirenin (*hirer*), sözleşme kapsamında çekiciden (*tugowner*) bir hizmet talep eden herhangi bir kişi veya kuruluşu ifade ettiği kaleme alınmıştır.

65 Doktrinde "*çekilen*" kavramının yaygın şekilde kullanıldığı görülmekle birlikte, çekilen ile kastedilen ancak römorkaja konu olan gemi veya deniz aracı olabileceğinden bu kullanımı uygun görmemekteyiz. Sözleşmenin tarafı, aktif olarak akdi ilişkiye giren, sözleşmesel yükümlülükleri üstlenen ve sözleşmeye dayalı hak talep edebilen "*çektiren*" olabilir. Çekilen kavramı ise ancak sözleşmeye konu olan, pasif durumdaki gemi veya deniz aracını tarif etmek üzere kullanılabilir. Nitekim *ÇAKALIR* da eserinde "*çektiren*" kavramını kullanmıştır. Bkz. Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 140 vd.

1. 3. Römorkaj Tekniği ve Römorkaj Faaliyetlerinde Kullanılan Römorkörler

Römorkaj, hareket kabiliyeti bulunmayan veya bulunduğu şartlar altında harekette güçlük çeken bir gemi veya deniz aracının seyir veya manevra imkânlarının bir başka araç (römorkör/gemi) tarafından desteklenmesine ihtiyaç duyulan hallerde başvurulan bir tekniktir[66]. Bazı istisnai durumlarda normal (yük veya yolcu) gemilerle icra edildiği görülse de römorkaj, genellikle römorkör adı verilen, bu amaca tahsis edilmiş başka bir gemi tarafından yerine getirilir. Römorkör dışında, çok amaçlı inşa edilen (*multi-purpose*) bazı gemi türleri ile de römorkaj hizmeti verilebilmektedir. Örneğin; kıyı, liman ve açık denizlerde seyir şamandıralarının ve fenerlerinin montajı ve bakımı için tasarlanan şamandıra idare gemileri (*buoy laying vessels*), birincil amaçla kullanılmayan (âtıl kalınan) süreçte veya gereksinim duyulan durumlarda römorkaj faaliyetlerine tahsis edilebilmektedir[67].

Römorkaj, geminin operasyonu içerisindeki en önemli zincirlerinden birisidir. Geminin seferi esnasında hareket kabiliyetinin azalması veya tamamen kaybedilmesi yahut herhangi bir tehlike durumunda, ilk akla gelen araç römorkör olmaktadır[68]. Aynı şekilde, manevra kısıtının olduğu yerlerde de römorkör vazgeçilmez bir araçtır. Römorkaj tekniği, römorkajla hedeflenen amaca, römorkajın işlevine ve sair dış ve iç değişkenlere göre farklılık arz eder. Bu kapsamda bir veya birden fazla römorkör kullanılabilir, römorkör geminin önüne, arkasına ve/veya bordasına bağlanabilir, refakat etme, çekme ve/veya itme metotları kullanılabilir[69]. Hatta ihtiyaca göre römorkörlerin sayısı, pozisyonu ve/veya römorkaj yöntemi römorkaj başladıktan sonra değişebilir. Örneğin, limana yaklaşan gemiye refakat etme ile başlayan süreç, römorkaj bağlantısının tesis edilerek geminin yanaştırılacağı limana kadar çekilmesi ile devam edip, rıhtıma gelince geminin bordasından itmek suretiyle sona erebilir. Gemi limandan ayrılırken römorkaja başvurulmuşsa, geminin rıhtımdan çekilmesi ile başlayan ameliye, güvenli sahaya

---

66 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 1.

67 Bu gemilerden, arama ve kurtarma operasyonlarında, buz kırma faaliyetlerinde, hidrografik araştırma operasyonlarında, yangın ve petrol kirliliği ile mücadelede gibi alanlarda da faydalanılmaktadır.

68 Detaylı inceleme için bkz. BEŞİNCİ BÖLÜM (RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ VE DENİZ KAZALARI İLİŞKİSİ).

69 Örneğin, frenlemek için geminin pruvasına ihtiyaca göre bir veya iki römorkör bağlanabilir, rıhtıma yanaştırılırken gemiyi bordosundan bir veya iki römorkör itebilir, gemi limandan ayrılırken geminin pupasına veya pruvasına bir römorkör bağlanarak dar liman koridorunda emniyetli manevra yapması sağlanabilir.

geçildiğinde, römorkaj bağlantısı sona erdirilerek yalnızca refakat etme şeklinde devam edebilir. Römorkörler geminin hızını arttırmak için kullanılabileceği gibi geminin hızını düşürmek yani onları frenlemek amacıyla da kullanılabilir.

1. 3. 1. Çalışma Alanlarına Göre Römorkaj Tekniği

Römorkaj tekniğine etken başlıca etmenler; açık deniz, nehir veya göl koşulları, takip edilen rotanın özellikleri (kısıtlı sular, kanal veya köprü geçişleri), dar manevra alanları, liman düzeni, rıhtımın fiziki koşulları, römorkaj hizmeti verilecek gemi veya deniz aracının fiziki ve teknik özellikleri ile çevre ve hava koşullarıdır[70]. Günümüzde denizcilik alanında ihtiyaç duyulan ihtisaslaşma neticesinde hem römorkörler hem de römorkaj tekniği çalışma alanlarına göre bir gelişim seyretmiş ve birbirinden oldukça farklılaşmıştır. Bu nedenle römorkaj tekniğini tek bir düzende izah etmek mümkün görünmemektedir. Dolayısıyla çalışma alanlarına göre römorkaj faaliyetlerini ve tekniğini açıklamak daha uygun olacaktır.

1. 3. 1. 1. Açık Deniz Römorkajı

Açık deniz römorkajı ile korunaklı sular dışında kalan açık deniz ve okyanuslarda icra edilen römorkaj faaliyetleri kastedilmektedir[71]. Çekme ameliyesinin ön plana çıktığı römorkaj türüdür. Açık deniz römorkörlerinin hizmet sunduğu gemi ve deniz araçları çeşitlilik göstermektedir. Bağımsız olarak hareket edemeyen, tamire, bakıma veya geri dönüşüme götürülen gemiler, tarak ve deniz altı kablo döşeme gemileri ile bilimsel araştırma gemilerinden, proje yükü taşıyan mavnalar (*leichter*), petrol platformları, yüzer havuzlar (*Schwimmdocks*) ve yüzer vinçlere (*Schwimmkran*) kadar oldukça geniş bir portföyleri bulunmaktadır.

Açık denizde römorkaj işlemleri tarafların sözleşmede kararlaştırdıkları yerde ve zamanda başlar. Açık deniz römorkörü ile yedekte çekilecek olan gemi veya deniz aracı arasında römorkaj bağlantısı tesis edildikten sonra, kalkış gerçekleşir. Eğer kalkış noktası liman ise limandan ayrılırken genellikle liman römorkörlerinden de yararlanılır. Liman römorkörleri liman sahası sınırına kadar römorkaj hizmeti verir ve limana geri dönerler. Açık denizdeki transit seyirde yedek, açık deniz römorkörünün arkasında çekili pozisyonda kalır. Birden fazla römorkörün kullanıldığı durumlarda ikinci römorkör

---

70 Hensen, *Tug*, 135.
71 Van Hooydonk, *ETA*, 19

yedeğin önünde, arkasında veya yanında olabilir hatta ihtiyaca göre pozisyonu değişebilir.

Liman römorkajının aksine, açık deniz römorkajında sevk ve idare genellikle römorkör kaptanındadır. Zira açık deniz operasyonlarına hâkim konumda olan taraf çoğunlukla çekicidir. Konvoyun takip ettiği rotada ihtiyaç veya zorunluluk bulunduğu takdirde kılavuza başvurulur. Örneğin, kılavuz zorunluluğu olan bir kanaldan ya da kaptanın yabancı olduğu bir boğazdan geçerken, kılavuzdan yararlanılır. Bunun dışında, hizmetin ifasının önemli bir kısmı transit seyirde gerçekleştiğinden dolayı, genellikle kılavuz kaptan görev almaz.

Açık denizlerde icra edilen römorkaj faaliyeti boyunca hava, deniz, deniz trafiği, rota vb. pek çok koşulda değişiklik yaşandığından, römorkörün hızı sefer boyunca sabit kalmaz. Katedilen mesafe arttıkça farklı koşullarla karşılaşma ihtimali artar. Bu nedenle, içinde bulunulan hâl ve koşullara göre hız ayarlanır. Şayet gerekiyorsa sefere ara verilir. Aynı şekilde, haklı kılacak sebepler varsa, çekici, önceden kararlaştırılan rotadan saparak daha emniyetli bir güzergâh belirleyebilir. Açık deniz römorkajı, sözleşmede kararlaştırılan noktaya getirilen yedeğin, emniyetli şekilde kıyıya veya açığa sabitlenip römorkaj bağlantısının çözülmesiyle sona erer.

1. 3. 1. 2. Liman Römorkajı

Liman römorkajı, içerisinde bulunulan liman başkanlığının idari sahasında, belirli koordinatların oluşturduğu hattın kapsamında kalan liman tesislerinde icra edilen römorkaj faaliyetidir[72]. Geminin rıhtıma yanaşması, rıhtımdan ayrılması, limana ve kanala girmesi veya buradan ayrılması, kıyı ve kıyı ötesi tesislere yanaşması ve kalkması, liman içerisindeki yer değişiklikleri (*shifting*) ile liman baseni ve gemi manevra alanlarındaki sair operasyonlar büyük oranda römorkörler vasıtasıyla icra edilmektedir[73]. Uluslararası ticaret hacmindeki artışa bağlı olarak daha büyük tonaja sahip gemiler inşa

---

72 2025 KRHY m. 4/1-j'de liman tesisinin "*4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında kıyılarda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar üzerinde yapılabilen liman, kruvaziyer liman, yat limanı, yolcu terminali, rıhtım, iskele, yanaşma yeri, akaryakıt veya sıvılaştırılmış gaz boru hattı şamandırası veya platformu, şamandıralı tesisler, balık çiftlikleri, balıkçı barınakları, gemi geri dönüşüm tesisi, tersane, tekne imal ve çekek yeri gibi tesisler ile bunlara bitişik diğer daimi tüm kıyı tesislerini*" ifade ettiği belirtilmiştir.

73 H. Funda Yercan, *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*, (Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası, 1996), 93; Theo Notteboom/Athanasios Pallis/Jean-Paul Rodrigue, *Port Economics, Management and Policy*, (London: Routledge, 2022), 203.

edilmekte ve limanların kapasiteleri arttırılmaktadır. Bu durum da haliyle deniz trafiğini ve çevre güvenlini tehlikeye düşürmektedir. İşte tam bu noktada römorkaj, geminin liman operasyonu içerisindeki en kilit unsurlardan birisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim liman ekosisteminin sağlıklı işleyebilmesi, gemilerin limanlara giriş/çıkışlarında, rıhtıma/iskeleye yanaşmalarında ve buradan ayrılmalarında römorkaj hizmeti almalarını gerektirmektedir[74].

Liman römorkajında römorkaj tekniğini belirleyen başlıca etmen limanın özelliğidir. Limanın uzunluğu, genişliği, derinliği, girintileri, coğrafi konumu, ihtisas limanı olup olmaması (LPG, LNG, konteyner vb.), teknolojik altyapısı, donanımı, araç ve ekipmanları, rıhtım ve iskelenin fiziki koşulları ile genel olarak limanın kendi içerisindeki düzenidir. Bunun dışında, römorkaj hizmeti verilecek geminin özellikleri ve ihtiyacı ile çevre ve hava koşulları da uygulanacak tekniğin tayininde rol oynar[75]. Limanlarda halihazırda başvurulan römorkaj teknikleri, büyük ölçüde ilgili limanda uzun süredir uygulanagelen ve başarılı olmuş yöntemlerin bir araya gelmesiyle oluşmuştur[76].

Liman römorkajında birden fazla römorkör ile hizmet verilmesi yaygın bir uygulamadır. Bu römorkörlerin dizilimi de römorkajın içeriğine göre değişmektedir. Bazen başta ve kıçta birer adet olmak üzere iki adet römorkör rıhtımdan ayrılış manevrasında kullanılmakta; bazen iki adet römorkör geminin bordasından iterek gemiyi rıhtıma yanaştırmakta; bazen ise bir adet römorkör gemiyi baş kısmından çekmekte, diğeri kıç kısmında itmekte, üçüncü römorkör ise onlara refakat etmektedir. Bu dizilimler aynı operasyon içerisinde dahi değişmektedir. Örneğin, gemi limana girerken biri baştan

---

74 Pramod K.Balakrishnan/Sarathbabu Sasi, "Technological and Economic Advancement of Tug Boats", *IOSR Journal of Mechanical and Civil Engineering*, 1 (2016): 87-88; Murat Bayraktar/Cennet Özlem Bilir Fidan/A. Güldem Cerit, "Yakıt Tipinin ve Hibrit Sevk Sisteminin Yakıt Tüketimine Etkisi: İzmir Alsancak Limanında Bir Hizmet Gemisi İçin Uygulama", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi,* ULK Özel Sayı (2017): 34; Rydlichowska, "Towage Contract", 146.

75 Römorkaj hizmeti geminin bordasından verilebileceği gibi baş ve/veya kıç tarafından itme veya çekme suretiyle de verilebilir. Avrupa limanlarında genellikle arka arkaya çekme yöntemi uygulanırken, ABD ve Batı Pasifik limanlarında römorkörler çoğunlukla gemi bordasından hizmet vermektedirler. Bazı limanlarda ise yerel şartlara veya kullanılan römorkör tipine bağlı olarak her iki yönteme de başvurulmaktadır. Diğer taraftan bazı koşullar altında, römorkaj yöntemleri mutad uygulamaların dışına çıkabilmektedir. Örneğin, römorkörlerin normalde bordadan çalıştığı bir limanda, dar köprülerin geçilmesi veya gemilerin kuru havuza alınması gerektiğinde, arka arkaya çekme yöntemi daha emniyetli görülebilir. Bkz. Hensen, *Tug*, 82.

76 Nitekim uzun yıllar aynı limanda ve römorkörde çalışan römorkör kaptanı ve mürettebatı, kendisinden sonra gelenlere edindikleri bilgi ve tecrübeleri aktarmış, onların istifade edebileceği modellemeler oluşturmuşlardır. Bkz. Reid, *Tugs*, 5; Hensen, *Tug*, 3.

çeken diğeri kıçtan iten iki römorkör, iskeleye gelindiğinde bordaya geçerek gemiyi birlikte itmektedir.

Liman römorkajı bünyesinde çeşitli unsurları barındırabilmekle birlikte[77], temelde iki hizmet verilmektedir: Limana giriş yapan gemileri rıhtıma/iskeleye yanaştırmak (*aborda*) ve limandan çıkış yapan gemilerin rıhtımdan/iskeleden ayrılmasını (*avarda*) sağlamak. Liman römorkajındaki yanaşma (*docking*) ve ayrılma (*undocking*) faaliyetleri, "*asistanlık*" ("*asisting*", "*Assistenz*") olarak özel bir isimle de anılmaktadır[78].

Yanaştırma işlemlerine hazırlık gemi limana gelmeden başlar. Geminin limana ne zaman geleceği önceden planlanır. Çekici belirtilen gün ve saatte römorkörü hazır tutar ve geminin römorkaj hizmet sahasına girmesi ile operasyon başlar. Burada kılavuz kaptan, römorkör kaptanı ve gemi kaptanı istişare ederek römorkaj yöntemini belirler[79]. Gemi liman sahasına girdikten sonra, transit olarak römorkörler vasıtasıyla seyreder, manevra dairesinde römorkörler yardımıyla manevralarını tamamlar ve en nihayetinde rıhtıma/iskeleye yanaştırılır. Römorkörler işlerini bitirdikten sonra kendilerine liman içerisinde tahsis edilen bekleme istasyonuna doğru hareket ederler[80].

---

77 2025 KRHY m. 4/1-(ö)'da römorkörcülük hizmeti, "*geminin manevralarına yardım sağlanarak limana, suyollarına emniyetli bir şekilde giriş veya çıkışını veya liman içinde, suyollarında ya da iç sularda emniyetli bir şekilde seyrini sağlamak amacıyla römorkör vasıtasıyla verilen hizmeti*" şeklinde tanımlanmıştır. Esas itibariyle bu tanım yönetmeliğin içeriğine uygun şekilde liman römorkajının muhtevasını ortaya koymaktadır.

78 *Murphy Tugboat Co. v. Crowley*, 658 F.2d 1256, 1258 (9th Cir. 1981): "*..Gemi asistanlık işleri, gemilerin yanaşma veya kalkışma manevraları sırasında römorkörler tarafından sağlanan yardım faaliyetleridir. Bazı gemiler bazı durumlarda römorkör kullanılmadan yanaşma veya kalkışma manevrası yapabilmelerine rağmen sıklıkla bir veya daha fazla römorkörün yardımına ihtiyaç duyulur. Römorkörler ayrıca, muharrik gücü olmayan gemileri hareket ettiren "salt çekme" (flat tows) işlemini de gerçekleştirir..*".
Murphy Tugboat v. Shipowners Merchants Towboat, 467 F. Suss. 841, 847 (N.D. Cal. 1979): "*..Gemi asistanlık işi, gemilerin yanaşma veya ayrılma manevraları sırasında römorkörler tarafından sağlanan yardım faaliyetlerinden oluşur. Gemi boyutlarına ve konfigürasyonlarına, gelgit ve hava koşullarına, kaptan veya kılavuz kaptanın niteliklerine ve diğer koşullara bağlı olarak gemiler çeşitli şekillerde yanaştırılır veya kalkışı yapılır. Yanaşma veya ayrılma işlemlerine yardımcı olması için kılavuz kaptan tutulabilir veya buna gerek duyulmayabilir; yine römorkörler olmadan yanaşma ve kalkışma yapabileceği gibi birden fazla römorkörün yardımıyla da yanaşma veya ayrılma gerçekleştirebilir. Römorkörler, gemilere yanaşma veya ayrılma manevralarında asistanlık yapmanın yanı sıra, zaman zaman "salt çekme" (flat tows) adı verilen muharrik gücü olmayan gemilerin körfez içerisinde yerinin değiştirilmesi (shifting) gibi işlemleri de yürütebilirler..".*

79 Liman teamülleri, uygulanacak römorkaj yöntemini büyük ölçüde şekillendirmiştir. Kılavuz kaptan ve römorkör kaptanı da sürekli aynı sahada görev yaptığından, artık kendileri için standart hale gelen yöntemlerle römorkajı başarılı şekilde tamamlamaktadır. Bu sebepten çoğu durumda ayrıntılı bir plan yapmaya ihtiyaç duyulmaz. Ancak özellik arz eden bazı römorkaj faaliyetlerinde ayrıntılı bir planlamaya ihtiyaç duyulabilir.

80 Alan Palmer, *Working with Tugs*, (London: Steamship Mutual, 2008), 14 vd; Soner Esmer, *Liman ve Terminal Yönetimi*, (Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları), 6.

Gemi, limana uğrak yapmasını gerektiren yükleme/boşaltma, yolcu indirme/bindirme, yakıt ve kumanya ikmali, tamir ve bakım hizmetleri vb. işlemlerini tamamladıktan sonra bu defa ayrılma manevrası için talepte bulunur. Rıhtımdan/iskeleden ayrılmak için gerekli resmi işlemler tamamlandıktan sonra kılavuz kaptanının gemiye binmesi ile limandan ayrılış manevrasına başlar. Kılavuz kaptanın bulunmadığı durumlarda talimatları gemi kaptanı yöneltir. Kılavuz kaptan, römorkör kaptanı ve gemi kaptanı arasında römorkaj yöntemine yönelik istişareler neticesinde bir plan yapılır ve buna uygun hareket edilir. Gemiyi rıhtıma/iskeleye bağlayan bütün halatlar çözüldükten sonra, römorkörlerin çekme ve itme kuvvetinden yararlanılarak gemi rıhtımdan/iskeleden ayrılır ve transit seyre geçilir. Transit seyir, liman trafiğinin, limanın ve yedeğin özelliklerine göre çekme, itme ve/veya refakat etme suretiyle yapılır. Liman römorkörlerinin faaliyeti liman sahası sınırlarına gelince sona erer.

Ülkemizde karşılaşılmamasına rağmen, iç suyollarının bitimine kurulan limanlarda, römorkörler ile nehir veya kanal geçilerek limana yanaştırma yapılmaktadır. Bu türden römorkaj faaliyetlerinde, römorkörler nehir veya kanal yoluna gelmeden gemiyi karşılamakta, bu yol refakat edilerek veya çekilerek römorkör ile geçilmekte, limana gelindiğinde de yanaştırma manevrası yapılmaktadır. Römorkörlerin dizilimi ve sayısı ile römorkajın uygulanış biçimi bu süreçte değişmektedir. Geminin limandaki işleri tamamlanınca ayrılma manevrası başlamakta, kanal/nehir geçilerek römorkaj sahasının sonuna kadar gemiye hizmet sağlanmaktadır.

Liman römorkajında uygulanan bir diğer teknik de refakattir. Bu teknikte, römorkörler gemilerin veya deniz araçlarının seyri sırasında onlara eşlik ederek seferin güvenliğini temin eder[81]. Römorkörler yakın bir mesafede gemiye nezaret ederek gemide meydana gelebilecek herhangi bir arıza ya da başkaca ihtiyaç durumunda itme, çekme, manevra yaptırma vb. işlemleri gerçekleştirir[82]. Aktif refakat, römorkörün halat bağlantısı

---

81 Yaşanan çevre felaketlerinin ardından son yıllarda seyir, can, mal ve çevre emniyeti gözetilerek (başta tankerler ve tehlikeli yük taşıyanlar olmak üzere) gemilere liman, boğaz, kanal gibi kısıtlı alanlarda refakat zorunluluğu getirilmiştir. Zira olası bir seyir hatasında veya motor yahut dümen arızasında, gemiler boğazı, liman girişini, nehir yolunu veya kanalı bloke edebilir. Bu durumda oranın tekrar trafiğe açılması saatler hatta günler alabilir. Daha da kötüsü, kontrolünü kaybeden, sürüklenen, batma ya da çatma riski taşıyan gemi, telafisi mümkün olmayan zararlara yol açabilir. Refakat römorkörleri gemilerin kontrolsüz kalmaları durumunda, onlara müdahale ederek bu gemilerin kontrol altına alınmasını veya güvenli bir rotaya girmesini sağlayarak gemilerin hem zarar görmesine hem de zarar vermesine engel olur. Bkz. Hensen, *Tug*, 246; Balakrishnan/Sasi, "Advancement of Tug", 89.

82 Balakrishnan/Sasi, "Advancement of Tug", 89; Kaptan/Uğurlu, "Kılavuz Kaptan", 22.

vasıtası ile gemiye verdiği refakat hizmetini; pasif refakat ise römorkörün aralarında halat bağlantısı olmaksızın gemiye sağladığı refakat hizmetini ifade eder[83]. Geminin boyutları, draftı, kısıtlı suların özellikleri, çevre ve deniz koşulları, görüş açısı gibi unsurlar göz önünde bulundurularak refakatin aktif mi yoksa pasif mi yapılacağına karar verilir[84]. Pasif modda refakat eden römorkörlerin görevleri görece daha basit olup özel bir ihtiyaç olmadığı müddetçe faaliyetleri geminin hızına ayak uydurarak gemiye eşlik etmekten ibarettir[85]. Aktif refakatte ise daha karmaşıktır. Bir veya birden fazla römorkör geminin baş ve/veya kıç tarafında bulunabilir. Uygulanacak yöntemler de işin niteliğine göre değişir[86].

1. 3. 1. 3. İç Suyolu Römorkajı

İç suyolu römorkajını liman römorkajı içerisinde mütalaa eden yazarlar da bulunmaktadır[87]. Ancak klasik liman römorkajına nazaran uygulama farklılıklarının bulunması ve bu farklılıkların sözleşmenin hukuki niteliğini etkilediği göz önüne alındığında, konunun ayrı bir başlıkta değerlendirilmenin daha uygun olacağı kanaatine varılmıştır.

Dünya uygulamasına bakıldığında, iç suyollarında yapılan römorkaj faaliyetlerinin çoğunluğunun yük taşıma amacıyla gerçekleştiği görülmektedir. Dolayısıyla iç suyolu römorkajı büyük oranda iç sularda yük taşımacılığına uygun yapılan mavnaların nehir, kıyı, kanal ve göllerde çekilmesini veya itilmesini konu almaktadır[88]. Römorkörün yedeğinde çekilen mavnaların art arda bağlanarak konvoy oluşturulduğu sıklıkla görülmektedir. Yine itici römorkörlerin birden fazla mavnayı yan yana iki sıra ve arka arkaya üç dört sıra halinde itmek suretiyle yük taşınması da yaygın bir uygulamadır.

Bu başlık altında değerlendirilen kanal römorkajına ise ayrı bir parantez açmak gerekir. Zira kanal römorkajı, yük gemilerinin uzun menzilli yolculuklarını kısaltmak için başvurdukları (Süveyş, Panama vb.) kanallardan geçişlerinde, seferin emniyeti için

---

83 Palmer, *Tugs*, 10.
84 Hensen, *Tug*, 263; Palmer, *Tugs*, 10.
85 Hensen, *Tug*, 264.
86 Örneğin, paravan yöntemi (*indirect pull*) kullanılarak römorkör bordasının suyun geliş yönüne verilmesi suretiyle, normal çeki kapasitesinin üzerinde bir güçle gemiyi frenleme veya döndürme imkânı yaratılabilir. Bkz. Hensen, *Tug*, 264.
87 Rydlichowska, "Towage Contract", 146.
88 Detaylı inceleme için bkz. Robinson, Theodore C., "Private and Contract Carriage and Towage on the River", *Tulane Law Review*, 45/4 (1970-1971): 846-862.

çoğunlukla zorunlu tutulan, başta refakat ve manevra yaptırma olmak üzere çeşitli römorkaj hizmetlerinin verildiği bir römorkaj türüdür. Bu yönüyle yük taşıma faaliyetinden ziyade klasik römorkaj hizmetlerinin ön planda olduğu bir römorkaj faaliyeti olduğu söylenebilir.

1. 3. 2. Römorkaj Faaliyetlerinde Kullanılan Römorkörün Teknik Özellikleri ve Türleri

1. 3. 2. 1. Römorkörün Teknik Özellikleri

Römorkör, diğer gemilere nazaran boyutsal olarak daha küçük ölçülerde fakat yüksek manevra kabiliyetini haiz şekilde inşa edilmiş ve yeterli makine gücü ile donatılmış; gemi ve sair deniz araçlarına manevra yaptırma, refakat etme, frenleme, sabitleme, çekme ve itme gibi römorkaj hizmetlerinde kullanılan deniz aracıdır[89]. Römorkör, niteliği itibariyle bir gemidir. Yangın söndürme, bilimsel araştırma gibi istisnai kamusal kullanımlar dışında, ticari faaliyetlerin icrasında yer aldığından, aynı zamanda bir ticaret gemisidir.

Yayvan ve yuvarlak hatları, düşük fribordu ve geniş bir görüş hâkimiyeti sağlayan köprüsü ile römorkörün kendine özgü bir görünümü vardır[90]. Römorkör, diğer gemilere oranla daha küçük boyutlarda inşa edilmektedir. Böylelikle römorkaj esnasında gerekli olan manevra alanı (*manoeuvring space*) tesis edilebilmektedir[91]. Nitekim römorkörler başta ticari gemiler olmak üzere hemen hemen her türden yüzer nesneye, en zor koşullarda dahi çekme, itme, manevra yaptırma gibi çeşitli hizmetler verdiğinden, yüksek manevra kabiliyetine sahip olmaları beklenir[92]. Her ne kadar römorkörlerin boyutları küçük de olsa yüksek çeki gücüne (*bollard pull*) sahiptirler.

Römorkaj faaliyeti yüksek risk ihtiva ettiğinden römorkörler oldukça dayanıklı ve dengeli bir yapıya, alabora olmamasını sağlayan alçak bir ağırlık merkezine ve güçlü bir

---

89 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 10; Bayraktar/Bilir Fidan/Cerit, "Hibrit Sevk Sistemi", 34-35.

90 Edward M. Brady, *Tugs, Towboats and Towing,* (New York: Cornell Maritime Press, 1979), 1 vd.; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 10; Reid, *Tugs*, 42-43.

91 Hensen, *Tug*, 3.

92 Mehmet Kaptan/Özkan Uğurlu, "Türkiye'nin Kılavuz Kaptan Profili ve Kılavuzluğun Temel Sorunları", içinde *Kılavuzluk/Römorkörcülük Hizmetleri ve Teknolojileri Kongresi I (Bildiriler Kitabı),* (İzmir 2015), 22; Nurcan Temiz/Elifcan Dursun, "Pert Tekniği'nin Liman Deniz Hizmetleri Otomasyonu Projesine Uygulanması", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 8/1 (2016): 9.

vince sahiptirler[93]. Römorkörler ittiği gemiye yaslandığı zaman üst yapısına zarar gelmesini engelleyecek şekilde inşa edilirler[94]. Römorkaj esnasında hem geminin veya deniz aracının hem de kendisinin zarar görmemesi adına römorkörlerde tampon görevi gören usturmaçalar (*fendering*) kullanılır[95]. Usturmaçalar uygun aralıklar ile römorkörü çevreler. Usturmaçaların yoğunlukları römorkörün ön, arka veya yan taraflarında olabilir.

Kaptan köşkü, römorkaj operasyonunu gerçekleştirecek olan kaptana geniş bir hâkimiyet sağlar[96]. Römorkörün ön tarafında genellikle ırgat, H-bitası, köprü merdiveni, can simidi gibi donanımlar yer alır. Kaptan köşkünün arka tarafında kalan kısım olan ana güvertede; çekme kancası, palamar, hidrolik pin, kaporta ve küpeşte bulunur. Römorkörün su altı kısmında, pervaneler, dümen yelpazesi, kort nozul ve kuyruk şaftı yer alır[97].

Römorkörlerde haberleşme tesisatı hayati önem arz eder. Römorkör kaptanı ve mürettebatının gemilerin çekilmesi, yanaştırılması, manevra yaptırılması vb. işlemleri esnasında gemi kaptanı ve kılavuz kaptan ile sürekli iletişim hâlinde olmaları gerekir. İletişimde yaşanacak aksaklıklarda, deniz kazaları ve bunun beraberinde getirdiği zararlar kaçınılmaz olacaktır. Bu nedenle römorkörlerde iletişimi sağlamak üzere radyo iletişim hattı ve VHF telsizi bulundurulur[98].

Ana makine gücü ve tipi bir römorkörün en belirleyici unsurlarındandır[99]. Römorkörün gücü ana makinenin gücüyle doğru orantılı olup ekseriyetle orta veya

---

93 Robert G. Allan/Andra Papuc, "Predicting Tug Behaviour by Analysis of the Rated Performance of Coastal Tugs", *ITS Tugnology Convention 2010*, Conference Papers, 1/3, Vancouver (2010): 7-8; Hensen, *Tug*, 11.

94 Hensen, *Tug*, 11.

95 Gaston, *Tug*, 23.

96 Kaptan, devvar camlardan römorkaj bağlantısını, çekme tertibatını, güverteyi, yedeği, seyir güzergâhını, (varsa) diğer römorkörleri rahatlıkla görebilir. Köşkün içerisinde römorkörün sevk ve idaresinin sağlanılacağı tertibat yer alır. Modern römorkörlerde sevk ve idare "U" şeklinde merkezi bir manevra paneli kullanılarak icra edilir. Bu alan manevra istasyonu (*manoeuvring stations*) olarak da anılmaktadır. Klasik dümenin yerini artık kumanda kolu (*joystik*) almıştır. Panelin ön tarafında, radarın yanı sıra telsiz cihaz yer alır. Vincin kontrolü de buradan sağlanır. Panelde ayrıca çok sayıda komut tuşu mevcuttur. Modern römorkörlerde kaptan köşkü, fiziksel yapısıyla küçük bir kokpiti andırmaktadır. Kaptan köşkünün dış kısmında ise korkuluk, bayrak, siren, anten, baca, silyon feneri, mors feneri, ana direk gibi donanımlar yer alır. Bkz. M. Jack Gaston, *The Tug Book*, (Sparkford: Patrick Stephens Limited, 2002), 29; Palmer, *Tugs*, 10 vd.

97 Reid, *Tugs*, 43; Palmer, *Tugs*, 10 vd.

98 Palmer, *Tugs*, 10 vd.

99 Günümüzde, pervane tipi ve üreticisine, pervanenin bulunduğu yere veya dümen tertibatına göre belirli bir sınıflandırmaya imkân vermeyecek ölçüde farklı türde römorkörler inşa edilmektedir. Bununla birlikte römorkörlerde yaygın olarak konvansiyonel pervane sitemleri, azimuth pervane

yüksek devirli ana makineler kullanılmaktadır[100]. Pervaneyi çevreleyen kort nozul ise düşük hızda pervaneden daha fazla güç elde edilebilmesine olanak sağlar[101]. Günümüzde kullanılan römorkörlerin büyük bir çoğunluğu dizel makineler ile donatılmış olmakla birlikte, özellikle son yıllarda hibrit ve LNG yakıt sistemli römorkörler de üretilmeye başlanmıştır[102].

Yedeğe alınacak gemilerle ve deniz araçlarıyla bağlantıyı sağlama üzere römorkör güvertesine konumlandırılan çeki ekipmanları, römorkörlerin ayırt edici unsurlarındandır[103]. Çeki ekipmanları tasarlanırken, değişik tipte gemi ve deniz araçlarına hizmet vereceği göz önünde bulundurulur. Bu itibarla römorkörlerin tasarım ve donanım itibariyle birbirinden farklı biçim ve içeriğe sahip çeki ekipmanları bulunmaktadır. Römorkörün arka tarafındaki hidrolik pin, içinden geçen çekme halatının ani kuvvetleri frenleyerek onun kopmasını önler[104].

1. 3. 2. 2. Römorkör Türleri

Tek bir römorkör tipinin tüm römorkaj türlerindeki ihtiyacı karşılamaya yetmeyecek duruma gelmesi, römorkörlerde ihtisaslaşmaya gidilmesini kaçınılmaz kılmıştır[105]. Bu sebeple günümüzde açık denizlerde, limanlarda, buzlanmanın yaşandığı bölgelerde, nehirlerde ve kanallarda kullanılmak üzere ve münhasıran o amaca tahsis edilen römorkör siparişleri verilmektedir. Aşağıda yer verdiğimiz römorkör tipleri, uygulamada yaygın kullanılanlardan ibaret olup daha spesifik amaçlar için kullanılan

sistemleri veya Voith-Schneider tip pervane sistemleri kullanılmakta olduğu söylenebilir. Bkz. Allan/Papuc, "Tug", 7-8.

100 Çakıroğlu, "Römorkör", 8.

101 Allan/Papuc, "Tug", 17-18; Linden/Vonk/Becker/Caarbat-Visser/Kruyt, "Tug Design", 5.

102 Linden/Vonk/Becker/Caarbat-Visser/Kruyt, "Tug Design", 4-5; Gökay Çakıroğlu, "Römorkör Alternatiflerinin Bulanık Analitik Hiyerarşi Yöntemi ile Analizi", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, YTÜFBE, 2019), 8.

103 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 11.

104 Allan/Papuc, "Tug", 17-18; Linden/Vonk/Becker/Caarbat-Visser/Kruyt, "Tug Design", 5.

105 Teknolojik gelişmeler, büyüyen deniz ticareti, farklı tipte gemi ve deniz araçlarının her geçen gün deniz trafiğine katılması, ihtisaslaşan liman türlerinin ortaya çıkması gibi sebepler, standart tek tip römorkör ile talep edilebilecek her türden römorkajın icrasını olanaksız kılmaktadır. Detaylı inceleme için bkz. Gijsbert De Jong, "New Regulations for Towing and Anchor Handling Vessels: The Future is Now", içinde *23rd International Tug, Salvage & OSV Convention and Exhibition*, (Hamburg 2014), 1.

platform destek[106], çapa elleçleme[107], buzkıran[108], yangın söndürme[109] römorkörleri ile ticari amaçlar dışında kullanılan askeri römorkör gibi muhtelif türleri de mevcuttur.

1. 3. 2. 2. 1. Açık Deniz Römorkörleri

Korunaklı sular dışında kalan alanlarda görev yapan açık deniz römorkörleri, karaya oturmuş veya arızalı gemilerin kurtarılmasında; geri dönüşüme, bakıma ve tamire giden yolcu ve yük gemilerinin, yeni inşa edilen deniz araçlarının, tarak gemilerinin, yüzer havuz ve vinçlerin çekilmesinde; denizaşırı destek ve tedarik hizmetlerinde, kurtarma, enkaz kaldırma, deniz altı kablo ve boru döşeme, petrol ve doğalgaz sondaj faaliyetleri ile sair deniz aşırı operasyonlarda kullanılmaktadır[110]. Özellikle açık denizlerde petrol platformu, proje taşımaları gibi boyutlu ve yüksek maliyetli yapıların

---

106 Platform destek römorkörleri, açık deniz petrol platformları, FPSO (*Floating Production Storage and Offtake Vessel*) gemileri ve LNG terminallerine gelen gemiler başta olmak üzere özel ihtiyaç ve tasarımı olan gemi ve deniz araçlarına römorkaj hizmetlerini sağlamak için kullanılan römorkörlerdir. Zorlu koşullarda faaliyette bulunabilecek ekipmana sahiptir. Boyutları büyük, makineleri güçlüdür. Çalışma alanları da göz önünde bulundurularak yangına müdahale ve çapa elleçleme donanımı da eklenir. Bazı türlerinin açık güvertelerinde yüksek kapasiteli yakıt veya su tankları bulunmaktadır ve ikmal amaçlı kullanıma uygundur. Diğer bazı platform destek römorkörleri ise yük taşımaya elverişli şekilde tasarlanmıştır. Bkz. Gaston, *Tug*, 212-214; Eijk, "Dutch Offshore", 227 vd.; Çakıroğlu, "Römorkör", 16.

107 Çapa elleçleme römorkörleri (*anchor-handling tugs, Ankerziehschlepper*) açık deniz sondaj uygulamalarında kullanılan büyük çapaları yerleştirmek, yerini değiştirmek veya sökmek için zorlu çalışma koşullarında çalışmaya uygun şekilde tasarlanmıştır. Çapa elleçleme römorkörleri, açık denizlerde yaşanabilecek kazalarda yangın söndürme, kurtarma, denize yayılan petrolün toplanması gibi ilave hizmetler verebilecek şekilde inşa edilirler. Böylelikle çok amaçlı olarak kullanılabilmektedir. Eijk, "Dutch Offshore", 227 vd.; De Jong, "Towing", 12; Çakıroğlu, "Römorkör", 16.

108 Buzkıran römorkörler daha çok Baltık Denizi, Amerika'nın kuzey kıyıları, Hudson Körfezi ve Arktik Okyanusu gibi buzlanmanın yoğun olduğu bölgelerde faaliyette bulunurlar. Buzul bölgelerde yolculuk yapan gemilerin manevralarına yardımcı olmak, onlara refakat etmek, yeri geldiğinde kurtarma ve yardım hizmetleri vermek üzere kullanılırlar. Ayrıca buz kırma özelliği ile buzda mahsur kalan gemilerin yollarını açarlar. Düşük sıcaklıkta ve zorlu çalışma koşullarında iş görebilen, yüksek mukavemete ve buz direncine sahip bir römorkördür. Bununla birlikte, güç/ağırlık oranı (*power/weight ratios*) modern römorkörlere göre düşük olduğundan hızlanma, yavaşlama ve manevra kabiliyetleri zayıftır. Çalışacağı bölge şartları ve römorkör ile ilgili özel eğitim almış ve staj yapmış mürettebat istihdam edilir. Küresel ısınmanın buzul bölgelerdeki yıkıcı etkilerini önlemek adına artık bu bölgelerde çevreye duyarlı, düşük emisyonlu römorkörler kullanılmaktadır. Bkz. Jarkko Toivola, "Equipment and Operational Issues for Terminal and Escort Work in Ice Conditions", içinde *ITS Tugnology Convention 2009 Conference Papers*, 2/6 (Amsterdam 2009): 1-4; John Snyder, "Finland Steams ahead with Icebreaking Innovations", *International Tug & Salvage*, January/February, (2021): 59-62.

109 Yangın söndürme römorkörleri, başta liman sahası, kanal ve açık deniz terminalleri olmak üzere muhtelif riskli alanlarda meydana gelebilecek yangına karşı müdahale etmek amacıyla tahsis edilen römorkörlerdir. Su basma kabiliyeti yüksektir. Özellikle sıvı yakıt ve gaz terminallerinde hayati önem taşırlar. Kurtarma yardım faaliyetlerine de destek olurlar. Birçok limanda ayrıca yangın söndürme römorkörü bulundurulmaz. Onun yerine yangın söndürme botları veya yangın söndürme kabiliyeti yüksek liman römorkörleri tercih edilir. İhtiyaç durumunda liman römorkörlerinin yangın söndürme özelliğinden yararlanılır. Bkz. Gaston, *Tug*, 178.

110 Gaston, *Tug*, 192; Van Hooydonk, *ETA*, 19; Balakrishnan/Sasi, "Advancement of Tug", 88.

çekilmesi ile rüzgargülü, yapay ada, deniz doldurma ve sair deniz aşırı inşa işlemlerinde başvurulan yegâne römorkör türüdür[111]. Bu römorkörler açık deniz yapılarının denetim, bakım, tamir ve söküm (*decommissioning*) işlemlerinde de aktif rol alırlar[112]. Ayrıca gemiden gemiye kumanya veya yakıt ikmali (*ship to ship bunkering*), gemi atıklarının alınması gibi farklı ihtiyaçlara da cevap verebilmektedirler. İkmal esnasında gemilerinin sabit kalmasını sağlamak suretiyle işlemin güvenli biçimde gerçekleşmesine katkıda bulunurlar. Bunların dışında deniz aşırı bilimsel araştırma gemilerine refakat etme görevi de üstlenmektedirler.

Güçlü çelik yapıları ve denge değerleri ile inşa edilen açık deniz römorkörleri, oldukça kuvvetli sevk sistemine sahiptir[113]. Kötü hava ve deniz koşulları ile dalgalara ve akıntılara dayanabilecek şekilde tasarlanmış römorkörlerdir[114]. Genellikle çift uskurlu olarak inşa edilirler ve ağır kaldırma vinçleri ile donatılırlar[115]. Kaptan köşkünden idare edilebilen otomatik serbest bırakma özellikli çeki kancasına sahiptirler[116]. Yakıt tanklarının hacmi uzun mesafe yolculuk yapabilmelerine olanak tanır[117]. Liman römorkörlerine nazaran çeki gücü daha fazla olduğu gibi tekne boyutları ve halatları da daha uzundur; buna paralel olarak açık deniz römorkörlerinde daha fazla mürettebat istihdam edilir[118]. Buna karşın gerek manevra kabiliyeti gerekse yakıt tüketimi, personel gibi maliyetler bakımından limanlarda kullanılmaya uygun değildir.

1. 3. 2. 2. 2. Liman Römorkörleri

Liman römorkörü, limanlarda ve kısıtlı gemi manevra alanlarında gemileri limana yanaştırma, limandan ayırma, kıçtan kara etme, döndürme gibi manevralarda kullanılabilecek özellikte, yüksek manevra kabiliyeti olan römorkörlerdir[119]. Römorkörleri kumanda eden kılavuzlar sayesinde gemiler, liman içinde emniyetli bir

111 Job van Eijk, "Dutch Offshore", *TugeZine*, 2/9 (2021): 277.
112 Eijk, "Dutch Offshore", 273 vd.
113 Brady, *Tugs*, 11-12; Eijk, "Dutch Offshore", 229; Bakan, *Yedekleme Operasyonları*, 18.
114 Brady, *Tugs*, 12; De Jong, "Towing", 1; Balakrishnan/Sasi, "Advancement of Tug", 88.
115 Eijk, "Dutch Offshore", 231.
116 De Jong, *Towing*, 2-3; Çakıroğlu, "Römorkör", 15.
117 Brady, *Tugs*, 11; Eijk, "Dutch Offshore", 229.
118 Gaston, *Tug*, 192; Eijk, "Dutch Offshore", 229.
119 Büyük gemiler çok düşük hızlarda çalışırken kendi manevralarını kontrol etmekte güçlük yaşarlar ve bu sebeple rüzgâr ve akıntı gibi kuvvetlere karşı çok hassastırlar. Bu noktada römorkörlerin desteğine ihtiyaç duyarlar. Liman römorkörleri büyük gemilerin istenildiği şekilde iterek ve çekerek limanlara girip çıkmalarına yardımcı olur. Bkz. Balakrishnan/Sasi, "Advancement of Tug", 88; Esmer, *Liman ve Terminal Yönetimi*, 6; Bakan, *Yedekleme Operasyonları*, 14.

biçimde seyir yapmakta ve iskele ya da rıhtımlara yanaşıp buralardan ayrılabilmektedir[120]. Liman römorkörleri gemi veya deniz araçlarının limana giriş ve çıkışlarında refakat etmek üzere de kullanılabilirler. Bu römorkörler, tasarımlarındaki kısıtlar nedeniyle uzun mesafeli açık deniz çekme işlemlerine uygun değildirler[121].

Esas kullanım alanı dışında yangın söndürme, acil müdahale, deniz kirliliğinin önlenmesi ve temizlenmesi, kurtarma ve yardım, batık çıkarma, dalyanların inşası ve bakımı gibi tali işlerde de kendilerine görev verildiği görülmektedir. Bazı liman römorkörleri ise limbo taşımacılıkta kullanılan mavnaları çekmektedir. Yüklü mavnalar dışında şamandıra ve duba gibi sair cisimlerin liman içerisinde çekilmesinde de görev alabilirler. Gemilerin tamir, bakım ve kontrollerinin yapılması amacıyla havuza alınmasında, yeni inşa edilen/tamiri tamamlanan gemilerin kızaktan indirilmesinde, gemilerin tamir esnasında yer değiştirilmesinde de liman römorkörlerine başvurulmaktadır. Sayılanların dışında limanlardaki inşa, söküm, güçlendirme, bakım (rıhtım, iskele, marina, dalgakıran, kıyı koruma yapıları, balıkçı barınağı, tersane, kuru havuz, kanal, plaj vb.), deniz dolgusu, deniz altı tarama, kablo döşeme, derin deniz deşarjı, mendirek inşa ve sökümü gibi limanın fiziksel yapısına etki eden faaliyetlerde de kullanılmaktadır[122].

1. 3. 2. 2. 3. Yük Römorkörleri

Nehir, göl, körfez, kıyı, kanal gibi su alanlarında genellikle yüklü mavnaları çekmek veya itmek amacıyla kullanılan römorkörlerdir. Tasarımına bağlı olarak önünde ya da arkasında mavnaları çekerler veya iterler. Özellikle yük gemilerinin maruz kaldığı uzun aktarma ve bekleme süreleri ile yüksek liman masraflarından kaçınma olanağını sağladıklarından, belirli bölgelerde oldukça popüler hale gelmiştir[123]. Ayrıca derinliği fazla olmayan yahut manevra sahası dar su alanlarında yük taşımaya elverişli olmaları da bir diğer tercih sebebi olmuştur.

---

120 Brady, *Tugs*, 2-3; Esmer, *Liman ve Terminal Yönetimi*, 8; Rydlichowska, "Towage Contract", 145-146.

121 Çok yaygın olmamakla birlikte liman römorkörlerinin kısıtlı suların dışında da hizmet verdiğine tanık olunmaktadır. Bazı limanlar açık denize ve (LNG vb.) terminallere yakındır ve bu nedenle liman römorkörleri açık denizlere de kısmen açılmak durumunda kalmaktadır. Ayrıca dalgakıranların uzunluğunun bazı gemiler için yetersiz kaldığı limanlarda, römorkörler dalgakıranın dışına çıkarak hizmet sunar. Bkz. Hensen, *Tug*, 127.

122 Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 41.

123 Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 23.

Klasik bir römorkör donanımından ziyade yük taşımacılığına uygun tasarım ve ekipmanla donatılmıştır. İtici römorkörlerin (*pushboats*) gövdesi ve kıç tarafı, mavnalarla bir hizayı sağlayacak şekilde dikdörtgen ve düzdür. Bunlarda mutad çeki ekipmanları bulunmamaktadır. Çekici römorkörler (*tugboats*) ise geleneksel römorkörlere benzemekte ve çeki ekipmanları ile mavnaları çekmektedir.

Yük römorkörleri, ilerleyen zamanlarda görev aldıkları yük tipine göre ihtisaslaşmış ve buna göre inşa edilmeye başlanmıştır. Kanal römorkörleri ise kanal güzergahında bulunan köprülerin altından rahatlıkla geçebilmelerini sağlayacak alçak bir kaptan köşkü ve bacaya sahiptir[124]. Sayıları fazla olmasa da nehir taşımacılığında kullanılan veya yolculuğu esnasında nehirden geçen gemilere, klasik liman römorkörü gibi römorkaj hizmeti veren nehir römorkörleri de bulunmaktadır.

1. 3. 2. 2. 4. Acil Durum ve Kurtarma Römorkörleri

Acil durum ve kurtarma römorkörleri, denizlerde hareket kabiliyeti azalan veya tamamen ortadan kalkan, sürüklenen, alabora olan, karaya oturan, batan (enkaz haline gelenler dahil) gemilerin fiilen kurtarılmasında görev alan römorkörlerdir[125]. Zaten römorkörler en başından beri kurtarma operasyonlarının vazgeçilmez unsurlarından olmuşlardır[126]. Kurtarma römorkörleri ise münhasıran kurtarma operasyonuna tahsis edilmiş olup buna uygun ekipmanlar (özel vinçler, pompalar, yangın söndürme sistemi vb.) ile donatılmış, hizmet hızı, çekici gücü ve boyutları yüksek römorkörlerdir[127]. Karaya oturan gemilerin kurtarılması, kazaya uğrayan geminin tamiri için yedekte çekilmesi, gemi varış limanına yakınsa buraya getirilmesi, gemi yola devam edemeyecek durumdaysa güvenli bir barınma limanına götürülmesi tipik faaliyetleri arasında yer alır[128]. Bu römorkörler, tehlikeli durumdaki gemilere yardım etmek üzere tehlikeli yolculuk rotalarında konuşlandırılır. Bazıları boşta oldukları dönemde gemilerin güvenli seyri için refakat görevlerinde de bulunmaktadır.

---

124 Reid, *Tugs*, 11.

125 Edward M. Brady, *Marine Salvage Operations*, (Maryland: Cornell Maritime Press, 1960), 69; Colin N.T. Baptist, *Salvage Operations*, (London: Stanford Maritime Company, 1979), 4-5; Gaston, *Tug*, 195-196.

126 Kurtarma römorkörlerinin savaş dönemindeki faaliyetleri ile ilgili tarihsel inceleme için bkz. R.O. Neish, *Bustler Class Rescue Tugs: In War and Peace*, (Dunbeath: Whittles Publishing, 2022).

127 Brady, *Salvage*, s. 69-71; Baptist, *Salvage Operations*, s. 5; Çakıroğlu, "Römorkör", s. 14.

128 Gaston, *Tug*, s. 178; Brady, *Salvage*, s. 69; Baptist, *Salvage Operations*, s. 4-5.

1. 4. Römorkaj Hizmetlerinin Özellikleri

1. 4. 1. Römorkaj Hizmetlerinin Kamu Hizmeti ve Kolluk Faaliyeti Yönü

Devletlerin egemenlik sahası içerisinde icra edilen (liman, boğaz, kanal, kıyı vb.) römorkaj hizmetleri, kamusal niteliği olan bir deniz emniyeti hizmeti olarak kabul edilmektedir[129]. Zira römorkaj yalnızca gemilerin ticari operasyonlarını tamamlamalarına yarayan ve ücret mukabili satın alınan bir hizmet değildir. Deniz trafiği ve güvenliği nazara alındığında, ticari faaliyetlerin ötesinde bir işlevinin bulunduğu açıktır[130]. Dünya uygulamasına da bakıldığında, römorkaj hizmetlerinin, bizzat devlet veya devlete ait teşkilatlar yahut devletin denetim ve gözetim altında yetkili kurumlar tarafından yerine getirildiği görülmektedir[131].

Kamu hizmeti kavramı üzerinde idare hukukunda bir ittifak bulunmamaktadır. Bir AYM kararında[132] kamu hizmeti; "*Devlet ya da diğer kamu tüzel kişileri tarafından ya da bunların gözetim ve denetimleri altında, genel ve ortak gereksinimleri karşılamak, kamu yararı ya da çıkarını sağlamak için yapılan ve topluma sunulmuş bulunan sürekli ve düzenli etkinliklerdir*" şeklinde ifade edilmiştir.

2.3.2005 tarih ve 5310 sayılı Kanun ile değişik mülga 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname[133] m. 2' de *"Bayrak Devleti", "Liman Devleti" ve "Kıyı Devleti" yetkilerini haiz olarak denizlerde seyir, can, mal ve çevre güvenliğini sağlamak ve deniz kirliliğini önlemek amacıyla gerekli tedbirleri almak, bayrak devleti denetim ve uygulama hizmetleri ile liman devleti kontrol hizmetlerini yapmak, yaptırmak, kılavuzluk,* ***römorkörcülük ve benzeri hizmetleri belirleyeceği esaslar çerçevesinde yaptırmak****, arama kurtarma faaliyetlerini düzenlemek ve en üst düzeyde koordinasyonu sağlamak ve bu maddedeki görevlere ilişkin denetimleri yapmak..*" Denizcilik Müsteşarlığının görevleri arasında sayılmıştır.

---

129 Hamza Taşkeser, "Özelleştirme Perspektifinden Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Zirve Üniversitesi SBE, 2014), 69.

130 Oğuz Tümiş, "Konteyner Limanı Operasyon Yönetimi", içinde *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, ed. Murat Erdal, 2. Bası, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2017), 103.

131 Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 69.

132 AYM, 1994/71 E., 1995/23 K., 28.6.1995 T. Karar.

133 KHK 10.08.1993 T, Yetki Kanunu 24.06.1993 T, 3911 Sa.; R.G. 19.8.1993 T, 21673 Sa.

Limanlar Kanunu'na göre, Türkiye deniz yetki alanlarında, suyollarında ve içsularda verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülür (LimK Ek m. 1, c.1). Bakanlık bu hizmetleri, bu maddede belirtilen usul ve esaslar dâhilinde gerçek veya tüzel kişilere yaptırabilir veya devredebilir (LimK Ek m. 1, c.2). Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin kamu yararı ve sorumluluğu önceliğiyle, bağımsızlık ve tarafsızlık ilkesi gözetilerek seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre emniyeti ve güvenliği odaklı olarak yürütülmesi esastır (LimK Ek m. 1, c.3).

Ayrıca 2025 KRHY m. 24/2'de "…*Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, 618 sayılı Kanun, bu Yönetmelik, ilgili diğer mevzuat hükümleri ve alt düzenleyici işlemler ile taahhütname veya sözleşmede belirlenen şartlara uygun olarak mücbir sebep halleri olmadıkça 7 gün 24 saat esasına göre* ***kamu yararı ve sorumluluğuyla yürütülür***.." şeklinde buyrulmuştur[134].

Tüm bu açıklamalardan hareketle, römorkaj hizmetlerinin "*kamu hizmeti niteliğinde*" olduğu sonucuna varılmaktadır[135].

Diğer taraftan, doktrinde römorkaj hizmetlerinin kamu hizmeti niteliğinin ötesinde, kolluk faaliyeti özelliği de taşıdığı ifade edilmektedir[136]. Kolluk faaliyetlerinin kamu düzeninin korunması ve ülkede yaşayan insanların bir düzen içinde emniyetli, sağlıklı ve huzurlu bir biçimde yaşamalarını sürdürmelerini sağlamak amacını güttüğü göz önünde bulundurulduğunda, bu fikrin geçerli temellerinin olduğu söylenebilir. Nitekim römorkaj hizmetleri, denizde seyir, can, mal ve çevre emniyetinin temini amacıyla verilmektedir. Ayrıca, 655 sayılı KHK gereği idarenin bu hizmetleri yaptırma

---

134 Mülga 2018 KRHY m. 1'de *"....****kamu hizmeti niteliğinde*** *olan kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin…*" ve m. 17/1'de "*Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini artırmaya yönelik, yetkilendirilmiş teşkilatlarca İdare adına verilen bir* ***kamu hizmetidir****. Bu kuruluşlar hizmetin ifasında İdareye ve ilgili liman başkanlığına karşı sorumludur*" ifadeleri kullanılmak suretiyle açıkça kamu hizmeti karakteri vurgulanmıştı. Aynı şekilde, mülga 2020 KRHY'de (m. 17/1) "*Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini artırmaya yönelik, yetkilendirilmiş teşkilatlarca İdare adına verilen bir* ***kamu hizmetidir***" hükmü mevcuttu. Buna karşın 2025 KRHY'de açıkça "*kamu hizmeti*" kavramı kullanılmamıştır.

135 İsmail Demir, "Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri", *DHD*, 1-4 (2011): 357; Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 67; Aslıhan Sevinç Kuyucu, "Kıyı Tesislerinde Gemilere Verilen Hizmetlerin Ücretlendirilmesine İlişkin Esaslar", *Antalya Bilim Üniversitesi HFD*, 9/18 (2021): 717-741.

136 Demir, "Römorkaj", 362; Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 68; Ahmet Kürşat Ersöz, *Türkiye'de Deniz Limanlarının İdare Hukuku Açısından Değerlendirilmesi*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2023, 27 vd.

mecburiyetinin olması da römorkajın kolluk faaliyeti yönünün ağır bastığını göstermektedir[137]. Römorkaj hizmetlerinin özel hukuk tüzel kişilerince yürütülmesi ise onun bir kolluk faaliyeti olmasını engellememektedir[138].

Römorkajın kamu hizmeti niteliğinde olması nedeniyle, kamu hizmetlerinin yerine getirilme usulleri kapsamında icra edilmesi gerekmektedir. Kamu kurum ve kuruluşlarının mevzuat gereği sahip oldukları haklar çerçevesinde yürütmüş oldukları römorkaj hizmetleri haricinde, bakanlığın gözetimi ve denetimi altında özel teşebbüslere verilen izinler kapsamında yerine getirilen bu hizmetlerin hukuki yapısı önem arz etmektedir[139]. Römorkaj hizmetlerinin özel hukuk kişileri eliyle yürütülmesi, hukuki niteliği itibari ile kamu hizmeti imtiyaz sözleşmesi ile örtüşmektedir[140]. Römorkaj hizmetlerinin faaliyet izni ya da faaliyet ruhsatı şeklinde verilmesi, bunlara ilişkin yapılan hukuki düzenlemeler, tekel hakkı ve rekabete kapalı yapısı değerlendirildiğinde, römorkaj hizmetlerinin özel teşebbüslerce gördürülmesinin aslında bir imtiyaz hakkı çerçevesinde yapıldığını göstermektedir[141.]

Limanların yönetilmesi idare hukuku kuralları içerisinde gerçekleşirken, limanların işletilmesi özel hukuk kuralları çerçevesinde yapılmaktadır[142]. Nitelim Liman İdaresi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde sürdürülürken, liman işletmeleri KİT'ler ve idarenin verdiği yetkiye dayanarak özel hukuk tüzel kişileri tarafından yürütülür. Römorkaj hizmetleri bazı limanlarda doğrudan liman işletmesi tarafından bazılarında ise liman işletmesi dışında başka bir şirket tarafından verilmektedir. Bu farklılığın esasında limanların özelleştirildiği koşullardan kaynaklandığı anlaşılmaktadır.

1. 4. 2. Römorkaj Hizmetlerinin Rekabet Yapısı

Açık deniz römorkajı, serbest piyasa koşullarında, rekabet kısıtı olmaksızın icra edilen bir faaliyettir. Gemisini veya deniz aracını açık denizde çektirmek isteyenler, bu hizmeti sunan çekiciler ile müzakereler yürütürler ve günün sonunda kendilerine en uygun şartları sunan çekiciyle römorkaj sözleşmesi akdederler. Buna karşın liman römorkajında durum farklıdır.

---

137 Demir, "Römorkaj", 357; Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 67.
138 Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 69.
139 Demir, "Römorkaj", 358.
140 Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 70.
141 Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 70.
142 Ersöz, *Liman*, 33.

Türkiye'de özelleştirmeler öncesinde kamu limanları, liman idaresi tarafından tüm temel hizmet ve faaliyetleri sağlayacak şekilde işletilmiştir. Bu dönemde liman idaresi kamu menfaatleri ile uyumlu bir şekilde kamu tekeli olarak faaliyet göstermiştir. Ancak 1993 yılında başlayan özelleştirmelerle beraber bu durum değişmiştir. Önceleri liman idaresi tarafından sağlanan römorkaj hizmeti, artık liman işletmeleri tarafından verilmeye başlanmış, akabinde ise römorkaj şirketleri devreye girmiştir[143].

Türkiye'de hizmet veren mevcut limanlar büyük ölçüde özelleştirilmiştir[144]. Özelleştirilen limanların büyük bir kısmında, römorkaj hizmetleri de limanla birlikte özelleşmiştir. 1998 KRHY'de kabul edilen "*tek bölge-tek teşkilat ilkesi*" limanlarda egemen olmuş ve bir bölge içerisinde birden fazla şirkete römorkaj hizmeti sağlama izni verilmemiştir[145]. Bu itibarla römorkaj hizmetleri bakımından Türk Hukuku'nda rekabetin mevcut olduğu söylenemez[146]. Bu tercihin altında yatan temel sebep, römorkaj hizmetinin sadece ticari bir faaliyet olarak değerlendirilememesi olarak gösterilmektedir[147]. Nitekim römorkaj faaliyetleri deniz emniyetinin sağlanması amacıyla yapılan tipik bir idari kolluk

---

143 Emre Önal, "Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetlerinde Rekabet", *Rekabet Forumu*, 25 (2006): 39.

144 Liman özelleştirmeleri büyük ölçüde limanların işletme hakkının belirli süre ile devrini konu alan imtiyaz sözleşmeleri ile gerçekleşmiştir. Kamu kurumları imtiyaz sözleşmeleri ile kendilerine gözetim ve denetime ilişkin görev ve yetkiler tesis etmiştir. Böylelikle liman hizmetlerinin usulüne uygun şekilde sunulup sunulmadığı sürekli biçimde kontrol edilebilmektedir.

145 Mülga 2018 KRHY m. 6 ve mülga 2020 KRHY m. 6'da liman hizmet sahalarının belirli kriterlere göre A, B ve C sınıflarına bölüneceği ve A hizmet sahaları için en fazla üç, B hizmet sahaları için en fazla iki ve C hizmet sahaları için bir kuruluşa hizmet izni verileceği öngörülerek bazı limanlarda birden fazla kuruluşun faaliyette bulunmasının önünü açmıştı. Her ne kadar süregelen uygulamanın aksine bir çözüm benimsense de beraberinde getirdiği tartışmalar sebebiyle yönetmelikler oldukça kısa bir süre yürürlükte kalmış ve öngörülen sistem hayata geçirilememiştir.
2025 KRHY ise bu konuyla ilgili daha farklı fakat benzer bir yaklaşım getirmiştir. Liman Tesisleri Tarafından Verilen Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri ile ilgili 2025 KRHY m. 19/6 uyarınca, liman tesislerinin çevresinde zamanla liman kümelenmesi oluşması ve idarece bölgesel hizmet sahası olarak ilan edilmesi halinde; kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin yürütülmesi, yönetmeliğin ikinci bölüm hükümlerine (Bölgesel Hizmet Sahaları ve İhaleye İlişkin Usul ve Esaslar) tabidir. Dolayısıyla özelleştirmeler neticesinde liman tesislerinin işleticisi olanlar bakımından yine bir sınırlama getirilmektedir. Şayet liman tesislerinin gelişimine bağlı olarak kümelenme oluşursa, idare yeni bir hizmet sahası ilan ederek, yeni hizmet sahasında ihale düzenlemek suretiyle römorkaj hizmetini gördürmek üzere başka bir işletmeye imtiyaz verebilecektir. Bu düzenleme de esasında iptal edilen yönetmeliklerin getirmeye çalıştığı sistemin bir benzeridir. Önceki yönetmeliklerde limanlar yoğunluklarına göre (A-B-C) kategorileştirilerek bazı limanlarda birden fazla römorkaj teşkilatına izin verilebilecek iken, mevcut yönetmelikte liman tesisleri yoğunluklara ve kümelenmeye göre ayrı bir hizmet sahası ilan edilecek ve burada ihale usulüyle yeni bir teşkilata izin verilebilecektir. Bu yönüyle yine bir bölgede bir römorkaj teşkilatı bulunacak fakat esasında (eski) bölgenin bölünmesi suretiyle birden fazla bölge oluşabilecektir.

146 Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 140.

147 Demir, "Römorkaj", 409.

faaliyeti olup liman işletmeleri ve römorkaj şirketlerinin gördükleri işler kamu hizmeti niteliğindedir[148].

Ülkemizde römorkaj hizmetlerinin rekabete açılması gerektiği yönünde görüşler mevcut olsa da römorkajın niteliği ve limanların kapasiteleri rekabete açılmasının önüne geçmektedir[149]. Serbest rekabetin normal şartlarda daha ucuz ve daha kaliteli hizmetin verilmesine katkı sağladığı bir gerçektir. Ancak römorkaj hizmetinin kendine has özelliklerinin bulunması nedeniyle, serbest rekabet ortamı verilecek hizmetin kalitesini, dolayısıyla deniz emniyetini olumsuz etkileyebilir[150]. Römorkaj şirketleri, römorkaj ücretlerini düşürerek fiyat rekabeti yaratmak veya kârlılığı arttırmak adına, maliyetleri düşürüp emniyet tedbirlerini ikinci plana atabilirler. Dolayısıyla rekabet koşullarının neden olabileceği ticari kaygılar altında, nitelikli hizmet verilememesi riski azımsanamaz[151].

Nitekim 1998 KRHY'nin iptali için açılan davada Danıştay şu ifadeleri kullanmıştır[152]: "*..Klavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin denizde seyir, can, mal ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yönelik özelliği dolayısıyla sınırları belli bir bölgede bu hizmetlerin merkezi bir organizasyon tarafından belli bir düzen içinde verilmesi gerektiği nedeniyle denizcilik hizmetlerinin uluslararası niteliği ve dünyadaki uygulamalarda dikkate alınarak her bir kılavuzluk ve römorkaj bölgesi sınırlan içerisinde yalnız bir kılavuzluk/römorkaj teşkilatına izin verilmesi ve bu doğrultuda, bir bölge için birden fazla kuruluşun başvurusu durumunda bunlar içinde en yeterli ekipman ve personeli*

148 Demir, "Römorkaj", 409.

149 Demir, "Römorkaj", 411.

150 Bahsi geçen olgular uzun yıllardır römorkaj sektöründe tartışılmaktadır. Römorkaj hizmetlerinde "*monopolcü*" ve "*oligopolcü*" görüşü savunanlar, römorkajın rekabete açılması durumunda, şirketler arasındaki rekabet mücadelesinin zamanla standartları erozyona uğratacağını ve bu durumun da başta römorkaj hizmeti alan gemiler olmak üzere tüm liman alanlarını ve çevre güvenliğini riske atacağını ifade etmektedirler. Görüşler için bkz. Merv Rowlinson, "Harbour Towage: Perfect or Imperfect Competition in the Global Market?", içinde *IAME 2002 Conference*, (Panama 2002): 3 vd.

151 Römorkaj hizmetlerinin asli unsuru olan römorkörlerin inşa ve işletme maliyetleri oldukça yüksektir. Bilhassa son yıllarda gemi tonajlarının büyümesi, güvenlik risklerinin artmasına neden olmuştur. Yine çevrenin korunması kaygısıyla doğaya duyarlı yeni nesil römorkörlerin inşasına başlanması, römorkörlerin birden fazla amaca hizmet etmeye elverişli şekilde tasarlanmaları (yangınla mücadele, kurtarma, tedarik hizmetleri vb.), römorkör inşa maliyetlerini belirgin şekilde arttırmıştır. Diğer taraftan römorkörde istihdam edilen personelde aranan nitelik ve standartların da yükselmesi personel maliyetlerini yükseltmiştir. Oysa römorkajın rekabete açılmasıyla, daha ucuz ve ehil olmayan personel çalıştırma arayışına gidilebilir. Ayrıca düşük maliyetli, teknik olanakları kısıtlı ve yaşlı römorkörler kullanmaya doğru bir yöneliş de görülebilir. Haliyle bu durum deniz güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Bkz. Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 140.

152 Danıştay.10.D., E. 1998/2388, K. 2000/5276, T. 18.10.2000.

sağlayacak kuruluşa izin verilmesinde kamu yararına ve hukuka aykırılık bulunmamaktadır".

"*Tekel yarattığı ve rekabete aykırı olduğu*" gerekçesi ile yapılan bir başvuru üzerine Rekabet Kurulu[153], "*Esasen 'doğal tekel' olarak da adlandırılabilecek ekonomik, teknik veya hukuki nedenlerle, tam rekabete açılamayan sektörlerde az sayıda (bazı hallerde sadece bir) kuruluşun faaliyet göstermesi, buna karşılık düzenleyici bir kurumun sıkı bir denetim oluşturabilecek kanuni yetkilerle donatılmış olması, genel kabul görmüş bir yaklaşımdır. Denizciliğin yüzyıllardır lokomotif sektör konumunda olduğu Kuzey Avrupa Ülkelerinde de kılavuzluk hizmetleri ya kılavuz kaptanların oluşturduğu tek bir kuruluş ya da değişik Liman bölgelerinde, bir federasyon çatısında birleşen kardeş kuruluşlar tarafından sunulmaktadır… Sonuç olarak, sayılan nedenlerle halen yürürlükteki mevzuatın ya da hizmet sunanlarla akdedilmiş anlaşmaların 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'a aykırı olmaları nedeniyle iptal ya da tadil edilmelerine gerek bulunmadığı*" yönünde görüş bildirmiştir[154]. Bu karara karşı açılan iptal davası Danıştay tarafından reddedilmiştir[155].

Dünya uygulamalarına bakıldığında, römorkaj hizmetlerinin elverdiği ölçüde rekabete açılarak bir limanda birden fazla römorkaj şirketinin çalışmasına olanak tanındığı görülmektedir[156]. Bizzat kamu eliyle icra edilen römorkaj hizmetleri oldukça azalmıştır. Liman otoritesi verdikleri lisanslar yoluyla römorkaj hizmetlerini özel şirketlere gördürmektedirler. Lisans koşulları, asgari standartları belirlemek suretiyle hizmetin belirli standartlarda ve fiyattan verilmesini temin etmektedir. Lisans koşullarında öngörülen başlıca standartlar; römorkörlerin teknik özellikleri (çeki gücü, tahrik sistemi, yangınla mücadele kapasitesi vb.), römorkör sayısı, römorkörün çalışma saatleri, römorkaj taleplerinin karşılanması esasları ve römorkör personelinin

---

153 Rekabet Kurulu, 14.5.2007 tarih ve 07-40/444-169 sayılı karar.

154 Doğal tekel, ölçek ekonomisinin piyasa koşullarında ancak bir şirketin en düşük maliyetle hizmet sunabilme imkânı vermesi olarak nitelendirilmektedir. Liman hizmetlerinin doğal tekel niteliğinde olup olmadığı ile ilgili araştırma ve görüşler için bkz. Evren Sesli, *Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*, (Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları, 2009), 13 vd.

155 Danıştay 13.D., E. 2007/13292, K. 2010/8164, T. 30.11.2010: "...*güvenlik kaygısından kaynaklanan nedenlerle rekabete açılmadığı anlaşılan kılavuzluk kaptanlık ve römorkaj hizmetleri pazarında fiyat gibi birçok hususun söz konusu pazarda idari otorite olan Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirlendiği de dikkate alındığında, yapılan şikâyetin reddine ilişkin dava konusu Rekabet Kurulu kararında hukuka aykırılık bulunmamaktadır*".

156 Farklı ülke uygulamaları için bkz. Henry Ergas/Teresa Fels/Jason Soon, "Exclusive Licensing in Harbour Towage", *Review of Network Economics*, 3/2 (2004): 145-167.

nitelikleridir. Lisansların münhasır olup olmayacağı (*exclusive or non-exclusive*) da lisans koşullarına göre belirlenir. Münhasır lisanslar, bir limanda faaliyet göstermek için tek bir hizmet sağlayıcısına yetki verir. Münhasır olmayan lisanslar ise bir limanda birden fazla hizmet sağlayıcının çalışmasına müsaade eder.

Avrupa Birliği'nin liman politikalarına ilişkin üzerinde durduğu konulardan birisi de liman hizmetlerinde rekabet koşullarının sağlanması olmuştur. Bu kapsamda, römorkaj dahil limanlarda verilen her bir hizmet kategorisi için (kılavuzluk, yükleme, boşaltma, istif vb.) en az iki hizmet sağlayıcının bulunması sağlanarak liman içi rekabetin oluşması teşvik edilmektedir[157]. Ancak yapılan araştırmalar göstermiştir ki her limana uyan tek bir model (*one size fits all*) bulunamaz[158]. Gemi trafiğinin yoğun olmadığı ve birden fazla römorkaj şirketinin çalışmasına elvermeyecek limanlarda serbest rekabet koşullarını uygulamanın istenilen sonuçları vermesi de haliyle beklenemez. Ancak istisnasız tüm limanlarda münhasır lisans uygulamasını sürdürmek de römorkaj şirketlerinin yatırım motivasyonlarının düşük kalmasına yol açabilir[159]. Bu nedenle günümüzde en çok tercih edilen yöntem, her bir limanı kendi şartları dairesinde değerlendirilerek lisansın münhasır olup olmayacağının belirlemek olmaktadır. Azınlıkta kalan bazı ülkeler ise römorkaj hizmetinin tek bir şirket tarafından verilmesine müsaade etmektedir.

1. 4. 3. Zorunlu Olup Olmamasına Göre Römorkaj Hizmetleri

İç sular üzerindeki egemenlik hakları ve karasularındaki hâkimiyeti, devletleri deniz alanlarında römorkajı zorunlu hale getirmeye yetkili kılmaktadır. Denizde emniyetin sağlanması amacıyla, belirli bir bölgeye (liman, kıyı tesisi, kanal vb.) giriş yapacak gemi ve deniz araçlarına römorkajın mecburi tutulması durumunda, zorunlu römorkaj (*compulsory towage, Schleppzwang*) söz konusudur[160]. Birçok devlet bir taraftan güvenlik kaygısı bir taraftan da bundan gelir elde etme hedefiyle genellikle tonajına, niteliklerine ve taşınan yüke göre gemilere belirli sayıda römorkör kullanmayı

---

157 AB liman politikaları ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Athanasios A. Pallis/George-Spiros P. Tsiotsis, "Maritime Interests and the EU Port Services Directive", *European Transport: Institute for the Study of Transport within the European Economic Integration (ISTIEE)*, 38 (2008): 17-31.

158 The Competition Autrity, *Competition in The Irish Ports Sector*, (Dublin 2013), 16.

159 Ergas/Fels/Soon, "Harbour Towage", 146.

160 Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 31-32; Palmer, *Tugs*, 46.

zorunlu tutar. Bunun dışında, genel ülke güvenliği ve siyasi tercihler sebebiyle de zorunluluk getirilebilmektedir.

Ülkemizde hangi gemilerin römorkör kullanmasının zorunlu olduğu büyük ölçüde ikincil mevzuatta düzenlenmiştir. İlgili hükümler incelendiğinde, dünya uygulamasına paralel olarak gemilerin cinsine ve özellikler tehlikelilik durumuna, limanın koşullarına, belirli bir tonajın üzerine römorkaj zorunlu tutulmuştur. Hatta tonaja bağlı olarak iki ve daha fazla römorkör mecburiyeti de getirildiği görülmektedir[161]. Zorunluluğa uyulmaması durumunda gemilere cezai işlemler uygulanmaktadır[162].

Herhangi bir yasal zorunluluk bulunmamasına rağmen çektiren tarafından ihtiyari olarak talep ve tercih edilen römorkaj uygulaması, ihtiyari römorkaj olarak anılmaktadır[163]. Ülkemizde belirli tonajında kalan, tehlikeli durum arz etmeyen gemiler ile yoğun trafiği bulunmayan ve fiziki koşullarının elverişli olduğu limanlarda, römorkaj zorunlu tutulmamıştır. Ancak donatanlar yine de daha güvenli bir yolculuk için ve genelde de çok fazla bilmedikleri limanlarda, mecbur olmasalar dahi römorkaj talep edebilmektedirler. Bu hallerde ihtiyari römorkajın mevcut bulunduğu sonucuna varılacaktır. Önemle belirtilmelidir ki römorkörler yardımıyla yapılan seyirlerde kaza ihtimali önemli oranda düşmekte, bu sebeple de römorkörün zorunlu tutulmasa dahi kaptanlar tarafından kullanılması şiddetle önerilmektedir. Ancak ticari rekabet koşulları ve römorkajın maliyet kalemi olarak değerlendirilmesi, bu önerilerin uygulamada çok da karşılık bulamamasına yol açmaktadır.

---

161 Limanlar Yönetmeliği (R.G. 31.10.2012 T., 28453 Sa.) m. 14; İstanbul Liman Yönetmeliği (R.G. 10.09.2011 T., 28050 Sa.) m. 12-14; Mersin Liman Yönetmeliği (R.G., 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14; İskenderun Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14; Anamur Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14; Taşucu Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14; Karataş Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14.
Avrupa uygulamalarında genellikle liman kılavuzlarında ilan edilmektedir. Bkz. Port of Le Havre Information Guide, 2016, m. 11.4.

162 Mevzuat gereği römorkaj hizmeti alma zorunluluğuna rağmen bu hizmeti almayanlara, gemi yanaşma ve kalkışma operasyonunu kendi başına tamamlamış ve römorkörden faydalanmamış olsa dahi tarifede öngörülen römorkaj ücreti cezalı olarak ödetilir. Bu ücret genellikle esas römorkaj ücretinin iki katına tekabül etmektedir. Örnek olarak bkz. KEGM Tarifesi, m. 2.9; İzmit Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.4.2; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.3.4; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 6.
Liman römorkajının kamu hizmeti yönü ve denetimiyle ilgili detaylı inceleme için bkz. (yukarıda) 1.4.1. (Römorkaj Hizmetlerinin Kamu Hizmeti ve Kolluk Faaliyeti Yönü).

163 Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 31-32; Palmer, *Tugs*, 46.

1. 5. Römorkaj Faaliyetlerinin Türk Hukukunda ve Karşılaştırmalı Hukukta Düzenlenişi

Ulusal ülke düzenlemeleri incelendiğinde römorkaj sözleşmelerinin genel itibariyle kanunla düzenlenmediği ancak römorkaj faaliyetlerinin daha çok idare hukuku boyutuyla ikincil mevzuatta düzenlendiği görülmektedir. Bu başlık altında Türk Hukuku'nda ve karşılaştırmalı hukukta üç ülkedeki düzenlemelere genel hatlarıyla ışık tutulacaktır. Anglo-Amerikan Hukuku dünya üzerine deniz ticareti hukuku alanında egemen hukuk sistemi olması ve geniş tesirinin bulunması, Alman Hukuku'nun mehaz olması, Norveç'in de önemli bir denizci devlet olması ve Norveç Hukuku'nun da Alman Hukuku etkisi olması sebepleriyle bu üç ülke seçilmiştir. Bu üç ülke hukukuna ilişkin görüş ve kabuller çalışmanın ilgili kısımlarında da karşılaştırmalı şekilde ortaya konulmuştur. Bunun dışındaki ülkelere yönelik olarak ise özel düzenlemelerin bulunduğu durumlarda, ilgili konularda bilgiler verilmiştir[164].

1. 5. 1. Türk Hukuku

Römorkaj sözleşmesi Türkiye'de kanun düzeyinde ele alınmamıştır. Römorkaj bahsi, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda[165] (ETK) olduğu gibi TTK'da da çok sınırlı olarak geçmektedir, ancak bunlar esas itibariyle römorkaj sözleşmesini hedef alan hükümler değildir. ETK'da müşterek avaryaya ilişkin 1190. maddenin ilk fıkrası[166] ile

---

164 Fransız Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Cecile Lagros, *Transportation Law France*, , (Netherlands: Kluwer Law International, 2012), 120 vd.
İspanyol Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz. M. Acantara/M. Romero Escudero, *Transport Law in Spain*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2012), 140 vd.
Hırvatistan Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Gordan Stanković/Maja Dotlić/Predrag Stanković), *Transport Law in Croatia*, 2. Edition, (Netherlands: Kluwer Law International, 2015), 98.
Ukrayna Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz.bkz. Yuliya Akimenko/Denys Rabomizo/Vadym Shestakov/Olena Bokareva, *Transport Law in Ukraine*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2012), 149-152.
Polonya Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Rydlichowska, "Towage Contract", 145 vd.
Çin Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Lina Zhang, "Sea Towage under Chinese Law", içinde *Maritime Law in China*, ed. Johanna Hjalmarsson/Jenny Jingbo, Zhang, London-New York 2017, 145 vd.
Japon Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Noboru Kobayashi/Makoto Hiratsuka/Shinichiro Yamashita/Yuji Miyazaki/Yoichiro Tadano, *Transport Law in Japan*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2022), 118 vd.
Güney Kore Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Hyeon Kim, *Transport Law in South Korea*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2011), 106 vd.
Hindistan Hukuku ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Talat Fatima, *Transport Law in India*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2012), 140-147.

165 (R.G. 09.07.1956 T., Sa. 9353).

166 7. Barınma limanındaki masraflar

kurtarma yardıma ilişkin 1224. maddenin üçüncü fıkrası[167] ve 1230. maddenin alıncı fıkrası[168], römorkajı da ilgilendiren hükümler içeriyordu.

TTK'da römorkajı ilgilendiren düzenlemelerden ilki, römorkajın 1352. maddedeki "*Deniz alacakları*" arasında sayılmış olmasıdır. İkinci olarak, "*Navlun dışında kalan prim ve giderler*" başlıklı TTK m. 1196/2'de, "*Aksine sözleşme yoksa, gemiciliğin olağan ve olağanüstü giderleri, özellikle .... römorkaj, ... hizmetlere ilişkin resim ile ücretleri ödemek ve bu giderleri doğuran sebeplere ilişkin önlemleri almak, navlun sözleşmesi hükümlerine göre yükümlü olmasa bile, yalnız taşıyana düşer*" demek suretiyle navlun sözleşmesi ilişkisi kapsamında römorkaj masraflarına kimin katlanacağı ortaya konulmuştur. Üçüncü olarak kurtarma neticesinde "*Gemi adamlarına ve kurtaranın diğer adamlarına verilecek pay*" ile ilgili olarak 1310. maddede *"...(5) Kurtarma faaliyetinin bu amaca tahsis edilmiş olan gemi veya römorkör tarafından yapılması hâlinde de, birinci ilâ dördüncü fıkra hükümleri uygulanmaz. Kurtarma amacına tahsis edilmiş gemi veya römorkörde görevli gemi adamları ve diğer kişiler, kurtarılan eşyanın maliklerinden de kurtarma ücreti veya payı isteyemez*" hükmü ile profesyonel kurtarmadaki görevlilerin pay talebinde bulunamayacağı kayıt altına alınmıştır.

Madde 1190: "*Kaza, fedakarlık veya başka fevkalade haller yüzünden yolculuğa devam olunması gemiye ve yüke müşterek bir tehlike getirecek olup da bunun önüne geçmek için geminin bir barınma, liman veya yerine girmesi yahut yükleme liman veya yerine dönmesi yahut gereken tamiratı yaptırmak buralarda mümkün olmadığı takdirde başka bir barınma limanına girmesi ve bu hareketlerin müşterek selamet bakımından zaruri bir tedbir mahiyetini arz etmesi halinde aşağıda sayılan zarar ve masraflar müşterek avarya olarak kabul olunur: .....*
...4.Hasara uğramış bir gemi, yolculuğa bütün yükü ile devamını temin edecek surette tamir görebileceği bir liman veya yerde bulunur da, masraftan tasarruf maksadiyle tamir için başka bir liman veya yere yahut da varma limanına kadar yedekte çektirilir veya yük kısmen veya tamamen başka bir gemiye aktarma ve sair herhangi bir suretle varma limanına doğru yola çıkarılırsa, sarfedilecek römorkaj ve aktarma masraflariyle yükün varma limanına ulaştırılmasına matuf sair fevkalade masraflar; şu kadar ki, bu masraflar, böylece tasarruf edilecek fevkalade masraf tutarını aşmamak şartiyle, yolculukla ilgililer tarafından, bu suretle sarfından kurtulmuş oldukları fevkalade masraflar nispetinde ödenir".

[167] 2. Ücret istiyemiyecek kimseler
Madde 1224: "*....Römorkör tarafından çekilen geminin yahut yükünün emniyet altına alınmış veya kurtarılmış olmasından dolayı kurtarma veya yardım ücreti istenebilmesi için cer mukavelesinin yerine getirilmesi mahiyetinde sayılamıyacak derecede fevkalade hizmetlerde bulunulmuş olması şarttır*".

[168] C) Ücretin paylaştırılması:
1. Gemi ve yükün kurtarılması halinde
Madde 1230: "…….*Kurtarma veya yardım işlerinin bu maksada tahsis edilmiş olan gemi veya römorkör tarafından yapılması halinde yukarki hükümler tatbik olunmaz*".

Doğrudan römorkaj sözleşmesini hedef alan ve bu alanı düzenleyen hükümler bulunmasa da römorkaja ilişkin Türkiye'de birtakım kurallara rastlamak mümkündür. Liman römorkajı ile ilgili dağınık olmakla birlikte ağırlıkla ikincil mevzuatta bazı hükümler mevcuttur. Açık deniz römorkajına ilişkin ise doğrudan bir düzenleme bulabilmek güçtür.

Türk deniz yetki alanlarında Montreux Boğazlar Sözleşmesi[169] ve 815 sayılı Kabotaj Kanunu[170] römorkajı ilgilendiren muhtelif hükümler içermektedir. Türkiye'de liman römorkajı ile ilgili temel mevzuat ise 618 sayılı Limanlar Kanunu[171] ve buna dayalı olarak çıkartılan muhtelif yönetmeliklerdir. Liman römorkajına dair hükümler içeren Limanlar Yönetmeliği'nde[172], römorkör kullanma esasları ve römorkörlerin sahip olması gerekli asgari nitelikler belirtilmiştir. İlgili limanlar bakımından çıkan liman yönetmelikleri de römorkajı ilgilendiren muhtelif hükümler içermektedir. Limanların kıyı tesisi olduğu dikkate alındığında, kıyıların tabi olduğu hukuki rejim içerisinde değerlendirileceğinden, liman römorkajı faaliyetleri de dolaylı olarak bu rejimden etkilenecektir[173].

Liman römorkajı ile ilgili en detaylı hükümler, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri yönetmeliklerinde yer almıştır. Bu alandaki ilk yönetmelik 1998 tarihli Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik olmuştur[174]. Akabinde 2002 tarihli Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri Teşkilatları Hakkında Yönetmelik yürürlüğe girmiştir[175]. İlerleyen süreçte de muhtelif yönetmelikler yayınlanmış ancak bu alanda istikrar yakalanamamıştır.

31.12.2018 tarihli Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği (2018 KRHY)[176] yürürlüğe girdikten sonra denizcilik camiasında birtakım tartışmalar çıkartmış, düzenlemenin hak kaybına yol açtığını ve hukuka aykırı olduğunu düşünenler, 2018 KRHY'nin yürürlüğünün durdurulması ve iptali için dava açmışlardır. Danıştay 10.

---

169 20.07.1936 tarihinde imza edilen Montreux Boğazlar Sözleşmesi, 3056 Sa. Kanun ile 31.07.1936 tarihinde kabul edilmiştir (RG 05.08.1936 T, Sa. 3374). Sözleşmede hem barış hem de savaş dönemlerinde ticari gemiler bakımından römorkajın isteğe bağlı olduğu hükme bağlanmıştır (m. 2-3).

170 RG 29.04.1926 T, Sa. 359.

171 RG 20.04.1925 T, Sa. 95.

172 R.G. 11.02.20205 T., 32810 Sa.

173 Ersöz, *Liman*, 19.

174 R.G. 28.01.1998 T., 23244 Sa.

175 R.G. 15.02.2002 T., 24672 Sa.

176 R.G., 31.12.2018 T., 30642 Sa. (4. Mükerrer).

Dairesi, 2018 KRHY'nin yürürlüğünün durdurulması talebini reddetmesine karşın, red kararına yapılan itiraz üzerine, Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu yürütmenin durdurulmasına karar vermiştir[177]. Dava inceleme aşamasında iken 2020 KRHY yürürlüğe girmiştir[178].

2018 KRHY, 08.01.2020 tarihli Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmeliğin (2020 KRHY) 23. maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır[179]. 2018 KRHY ile sistematik ve içerik olarak benzeşen 2020 KRHY, bünyesinde barındırdığı bazı hükümler sebebiyle yeniden tartışma başlatmış ve 2020 KRHY'nin iptali için de Danıştay'da dava açılmış, dava sürecinde yürütmenin durdurulması kararı alınmıştır[180]. Danıştay 10. Dairesince verilen davanın reddine ilişkin karar[181], Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu[182] tarafından bozulmuştur. 2020 KRHY'ye ilişkin dava devam ederken, Danıştay 10. Dairesi kararıyla[183] "*2018 KRHY'nin, 2020 KRHY tarafından yürürlükten kaldırıldığının ve 2018 KRHY'nin hakkında verilen yürütmenin durdurulmasına dair karar tebliğ alınmadan önce, idarece tespit edilen uygulamaya yönelik ihtiyaca binaen resen hazırlandığı ve yürürlüğe konulduğu, yargı kararının uygulanmasının söz konusu olmadığının anlaşıldığı*" gerekçeleriyle dava konusu düzenlemenin yürürlükten kaldırılması nedeniyle konusuz kaldığına ve dava hakkında karar verilmesine yer olmadığına karar verilmiştir. Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunca[184] karar verilmesine yer olmadığına ilişkin Danıştay 10. Dairesinin kararını onamıştır.

177 [Danıştay İdari Davalar Genel Kurulu, E. 2020/476, T. 12.11.2020].
178 R.G 08/01/2020 T., 31002 Sa.
179 R.G., 08.01.2020 T., 31002 Sa.
180 *"..Kamu hizmeti niteliğini haiz kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetinin, gerçek veya tüzel kişilere yaptırılabileceği veya devredilebileceğine ilişkin bir kanun hükmü olmaksızın, Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile davalı Bakanlığa verilen görev ve yetkiyi aşar şekilde, söz konusu hizmetin özel girişimcilerce yapılması hususlarını düzenleyen dava konusu Yönetmelik'te hukuka uyarlık bulunmamaktadır. Her ne kadar, Dairece 1993 yılından bu yana söz konusu hizmetlerin makam olurları ile verilen izinler kapsamında özel teşkilatlarca verildiği ifade edilmiş ise de; hukuka aykırı bir uygulama esas alınarak Yönetmeliğin bu nedenle hukuka uygun olduğu sonucuna varılması hukuken olanaklı değildir. Bu durumda, açıkça hukuka aykırı bulunan dava konusu Yönetmeliğin, uygulanması hâlinde giderilmesi güç veya imkânsız zararların doğmasına yol açacağı sonucuna ulaşılmıştır..."* [Danıştay İdari Davalar Genel Kurulu, 2020/476 Yd., 2020/474 Yd. İtiraz].
181 [Danıştay 10. HD., 2020/696 E., 2021/6121 K., 09/12/2021 T].
182 [Danıştay İdari Davalar Genel Kurulu, 2022/1465 E., 2022/2461 K., 12/09/2022 T.].
183 [Danıştay 10. D., 2019/852 E., 2021/6120 K., 09/12/2021 T].
184 [Danıştay İdari Davalar Genel Kurulu, E. 2022/1635, K. 2022/2957, T. 19.10.2022].

Yönetmeliklere ilişkin yaşanan tartışmalardan[185] sonra ve 2020 KRHY'nin iptaline ilişkin dava devam ederken, önce 7519 sayılı Kanun[186] ile Limanlar Kanunu'nda birtakım değişiklikler yapılmıştır. Akabinde de 2020 KRHY, 11.02.2025 tarihli Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmeliğin (2025 KRHY) 33. maddesiyle yürürlükten kaldırılmıştır[187]. Dolayısıyla şu an yürürlükte bulunan yönetmelik en son tarihli olan 2025 KRHY'dir[188].

2025 KRHY hükümleri, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, suyollarında ve iç sularda verilmekte olan kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin usul ve esasları kapsar (2025 KRHY m. 2/1). Askeri gemiler ve askeri tesisler 2025 KRHY kapsamı dışındadır. Ancak yabancı bayraklı askeri gemilerin askeri olmayan kıyı tesislerine yanaşma ve ayrılmaları 2025 KRHY kapsamındadır (2025 KRHY m. 2/2). İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş esnasında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, 2025 KRHY kapsamı dışındadır (2025 KRHY m. 2/3). Yedekte çekilen geminin liman tesislerine yanaşma ve kalkma operasyonları ile etap seyrindeki hizmetler hariç olmak üzere yedekli seyir işlemleri 2025 KRHY kapsamı dışındadır (2025 KRHY m. 2/4).

2025 KRHY hükümlerine genel çerçevede bakıldığında; römorkaja ilişkin ihale usulüne, römorkaj hizmeti sunacak şirketlere ilişkin asgari standartlara, temin edilmesi gereken belgelere, römorkaj şirketlerinin ve faaliyetlerin denetimine ve aykırı uygulamaların cezalandırılmasına yönelik hükümler içerdiği görülmektedir.

---

185 Yönetmelikler ile ilgili eleştiri, tartışmalar ve yargı süreçleriyle ilgili detaylı inceleme için bkz. Cahit İstikbal, "Kılavuzluk & Römorkörcülük Hizmetleri ve Son Gelişmeler", *SEANEWS*, 74 (2021): 24-29; Ersöz, *Liman*, 48 vd.

186 Türk Sivil Havacılık Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve 655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (R.G. 09.07.2024 T., 32597 Sa.).

187 R.G., 31.12.2018 T., 30642 Sa. (4. Mükerrer).

188 2025 KRHY, "*Türkiye deniz yetki alanlarında, suyollarında ve iç sularda verilmekte olan kılavuzluk ve römorkörcülük ile palamar hizmetlerine ilişkin teknik gereklilikler, hizmet standartları, hizmeti verecek olan gerçek ve tüzel kişilere ilişkin şartlar, yasaklar ve yükümlülükler gibi usul ve esasları belirlemek ve gerekli ihale, yetkilendirme ve denetimleri yapmak amacıyla*" hazırlanmıştır (2025 KRHY m. 1).
2025 KRHY, 14.04.1341 tarihli ve 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun Ek 1. maddesi, 19.04.1926 tarihli ve 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı Sanat ve Ticaret Hakkında Kanun, 24.11.1994 tarihli ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanuna ve 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 478. maddesinin birinci fıkrasının (g) bendine dayanılarak hazırlanmıştır (2025 KRHY m. 3).

1. 5. 2. Karşılaştırmalı Hukuk

1. 5. 2. 1. Anglo-Amerikan Hukuku

Anglo-Amerikan Hukuk ailesine mensup ülkelerde römorkaj sözleşmesi müstakil olarak kanunlarda yer almamaktadır. Bununla birlikte, bazı ülkelerde römorkaja ilişkin sınırlı da olsa kanuni düzeyde birtakım hükümlere yer verilmiştir[189]. Ayrıca liman römorkajını konu alan daha geniş kapsamlı ikincil düzenlemelere rastlanabilmektedir[190]. Münferit olarak limanların yayınladıkları birtakım kılavuzlar bulunsa da bunlar büyük ölçüde liman düzeni ve emniyetinin sağlanmasına yönelik kuralları içermektedir.

Römorkaj sözleşmesine ilişkin anlaşmazlıklar, içtihatlarda ortaya konulan ilkeler ve tarafların akdettikleri römorkaj sözleşmesinin şartlarına göre çözümlenmektedir[191]. Anglo-Amerikan Hukuku'nda baskın görüş, römorkaj sözleşmesinin, hizmet sözleşmesi (*contract for services*) niteliğinde olduğunu kabul etmektir[192].

Liman römorkajı faaliyetleri için hazırlanan Birleşik Krallık Standart Römorkaj Koşulları (*United Kingdom Standard Towage Conditions*) oldukça yaygın bir kullanım alanına sahiptir. Söz konusu şartları kullanmayan ülkeler dahi kendi genel şartlarını oluştururken büyük ölçüde bu koşullardan esinlenmiştir[193]. Aynı şekilde kendi şirket formlarını kullanan denizcilik firmaları da içerik itibariyle Birleşik Krallık RGŞ ile büyük ölçüde benzerlik içeren hükümlere yer vermektedirler. Açık deniz römorkajında ise TOWCON ve TOWHIRE formları yaygın olarak kullanılmaktadır.

1. 5. 2. 2. Alman Hukuku

Alman Hukuku'nda römorkaj sözleşmesi özel olarak kanunda düzenlenmemiştir[194]. Bununla birlikte, limanlarda ve iç suyollarında icra edilen

---

189 2001 tarihli Kanada Deniz Taşımacılığı Kanunu (*Canada Shipping Act*) bu konuda örnek olarak gösterilebilir.

190 Detaylı inceleme için bkz. Parks/Cattel, *Law of Tug*, 391 vd.

191 Parks/Cattel, *Law of Tug*, 41; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 2; Kenneth E. Roberts, "Introduction to Towage", *Willamette Law Journal*, 5/3 (1969): 433.

192 Harry Newson, *The Law of Salvage Towage, and Pilotage*, (London: W. Clowes and Son, 1886), 136; Kovatz, *Law of Towage*, 1; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 3-4.

193 W. Wylie Spicer, "Canadian Maritime Law and the Offshore: A Primer", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 16/1 (1985): 45.

194 *MACHA*, römorkaj sözleşmesinin özel bir hukuki ilişki doğurduğunu ve bu ilişkinin kanunda düzenlenmesi gerektiğini savunmuştur. Yazara göre, römorkaj gibi yaygın ve ekonomik açıdan önemli bir sözleşme türünün, kanunda açıkça düzenlenmemiş olması bir boşluk (*Regelungslücke*) teşkil eder. Hukuki niteliğinin tayinindeki güçlükler dikkate alındığında, römorkaj sözleşmesinin kanuni bir zemine kavuşması, mahkemelerin aynı konuda birbirinden farklı kararlar vermesinin önüne

römorkaja ilişkin faaliyetler, kamu hukuku karakterli muhtelif ikincil düzenlemelere konu olmuştur[195]. Römorkaj sözleşmesinin hangi kurallara göre çözümleneceği, genel hükümler dairesinde tayin olunmaktadır.

Alman hukuk doktrini ve uygulaması, römorkaj sözleşmesinin yerine göre hizmet (*Diensvertrag*), eser (*Werkvertrag*) veya navlun sözleşmesi niteliğinde olabileceğini kabul etmektedir[196]. Bu düşünceye göre, sözleşmenin hukuki niteliği, sözleşmenin içeriğine ve hangi amaçla kullanıldığına bakılarak somut koşulların ayrı ayrı değerlendirilmesiyle tespit edilebilir. Dolayısıyla taraflar arasındaki uyuşmazlıklar da akdedilen sözleşme hükümlerine ve sözleşmenin hukuki niteliğine göre tayin olunacak kurallara göre çözümlenecektir. En son 2015 yılında güncellenen Alman RGŞ (*Allgemeine Schlepp-Bedingungen*), Alman limanlarında ve iç suyollarında icra edilen römorkaj faaliyetlerinde kullanılmaktadır. Açık deniz römorkajında ise TOWCON ve TOWHIRE formları tercih edilmektedir.

1. 5. 2. 3. Norveç Hukuku

Norveç Hukuku'nda römorkaj sözleşmesi müstakil olarak kanunda düzenlenmemiştir. Römorkaj bahsinin geçtiği kanuni düzenlemeler ise oldukça sınırlıdır. Römorkaj esnasında ortaya çıkan üçüncü şahıs zararlarına yönelik olarak 24.06.1994 tarihli ve 39 sayılı Norveç Deniz Ticareti Kanunu (*Sjøloven*, Norveç DTK) özel bir hüküm sevk etmiştir. Norveç DTK m. 151/1 uyarınca donatan; hizmet sırasında gemi kaptanı, mürettebat, kılavuz kaptan, römorkör veya gemi hizmetinde görev yapan diğer kişilerin kusuru sonucunda meydana gelen zararı tazmin etmekle yükümlüdür. (*vicarious liability*). Dolayısıyla zarar görenler ister yalnızca çekiciye isterse her ikisine birden başvurabilir[197]. Donatan, zarara neden olan kişiye ödediği miktarı rücu edebilir (Norveç DTK m. 151/2).

---

geçecektir. Ayrıca yasal düzenlemeler, uygulayıcılara da kolaylık sağlayacaktır. Bkz. Gerhard Macha, *Der Schleppvertrag des Binnenschiffahrtsrechts*, (Leipzig 1929), 11, 24. Ancak yazar tarafından savunulan bu görüşlerin Alman Hukuku'nda çok fazla karşılık bulduğu söylenemez.

195 Liman, nehir ve kanal trafiğini düzenleyen kurallar ile liman tüzükleri ve yönetmelikleri bunlardan başlıcalarıdır. Bkz. Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 29-31.

196 Detaylı inceleme için bkz. 1.10.1.1.4. ("Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliğinin Üstlenilen Römorkaj İşlemine ve Akdedilen Sözleşme Şartlarına Göre Değiştiği Görüşü").

197 Thor Falkanger/Hans Jakob Bull, *Transport Law in Norway*, 2nd Edition, (Netherlands: Kluwer Law International, 2013), 113.

Norveç DTK'nın "*Teknik kusur ve yangından kaynaklı zararlar*" başlıklı 276. maddesinde zararın, geminin seyri veya yönetiminde kaptan, mürettebat, kılavuz kaptan, römorkör ya da gemi hizmetinde çalışan diğer kişilerin kusurundan kaynaklandığı ispat edebiliyorsa, taşıyanın zarardan sorumlu tutulamayacağı hükme bağlanmıştır. Söz konusu hükümle teknik kusur istisnasına römorkörde çalışan gemi adamları da açıkça dahil edilerek bu alanda ortaya çıkabilecek tereddütler giderilmiştir.

Bu iki hükmün dışında, römorkajı ilgilendiren bir diğer düzenleme olan Norveç DTK m. 92'de römorkaj alacakları deniz alacakları arasında sayılmış ve bu alacakların tahsil edilememesi durumunda geminin ihtiyaten haczedilebileceği (*arrest*) hükme bağlanmıştır.

Norveç DTK'da yer alan özel düzenlemeler dışında kalan meselelere, genel hükümlerin (sözleşmeler hukuku ile haksız fiil hukuku kurallarının) uygulanacağı kabul edilmektedir[198]. Norveç uygulamasında açık deniz römorkajında TOWCON ve TOWHIRE formları; liman römorkajında ise İskandinav RGŞ (*Scandinavian Tugowners Standard Conditions*) kullanılmaktadır. Dolayısıyla taraflar arasında ortaya çıkan uyuşmazlıklar, söz konusu sözleşme şartları ve genel hükümler dairesinde çözülmektedir[199].

1. 6. Römorkaj Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları

1. 6. 1. Römorkaj Sözleşmesinin Tanımı

Römorkaj sözleşmesi Türk Hukuku'nda kanunda özel olarak düzenlenen, tanımı yapılan bir sözleşme değildir. Yabancı hukuk sistemlerinde de çoğunlukla durum böyledir. Diğer taraftan römorkajın konusu ve uygulanacak teknikler, römorkörün çalışma sahasına, yedeğe, ihtiyaçlara ve içerisinde bulunulan koşullara göre değişmekte, bu durum da römorkaj faaliyetinin sınırlarının çizilmesi güçleşmektedir[200]. Hal böyle olunca römorkaj sözleşmesi üzerinde gerek ülkemizde gerekse hukuk çevrelerinde benimsenmiş bir tanım mevcut değildir.

198 Falkanger/Bull, *Transport Law in Norway*, 113.
199 Falkanger/Bull, *Transport Law in Norway*, 112-113.
200 Detaylı inceleme için bkz. 1.3.1 (Çalışma Alanlarına Göre Römorkaj Tekniği).

Eski dönemlerde römorkaj sözleşmesi, ücret karşılığında bir geminin diğerini çekmesi olarak tanımlanmıştır[201]. Ancak bu tanım römorkaj faaliyetini çekme işlemine indirgediğinden yetersiz bulunmuştur. Römorkaj faaliyetlerinin tekdüze olmaması, teknolojik gelişmelere bağlı olarak yeni yöntemlerin ve römorkör tiplerinin geliştirilmesi karşısında, römorkaj sözleşmesi dar şekilde tanımlanamaz. Çekici römorkaj faaliyetleri kapsamında itme, çekme, manevra yaptırma, hareket ettirme, yön değiştirme, refakat etme, frenleme/hızını kesme, rehberlik ve/veya sabitleme işlerinden bir veya birden fazlasını yerine getirir.

Nitekim ilerleyen süreçte daha kapsamlı tanımlamalara gidilmiştir[202]. *ÇAKALIR*, römorkaj sözleşmesini, *"bir ücret karşılığında gemiyle römorkaj ameliyesinde ifadesini bulan işin denizde görülmesi konusunda yapılan sözleşme*" olarak tanımlamıştır[203]. Yazar tarafından yapılan tanımın modern ve esnek bir tanım olduğu, yeni gelişmelerin beraberinde genişleyecek olan römorkaj faaliyetlerini de içine alabileceği, böylelikle de genel geçer bir form oluşturduğu söylenebilir. Yazarın tanımına büyük ölçüde katılmakla birlikte, römorkajın deniz dışında iç suyolları ve göllerde de yapılabileceği göz önünde tutularak tanımda yer alan bu sınırlamadan ayrılmaktayız. Bununla birlikte, yapılacak tanımlamada, deniz ticareti hukuku anlamında römorkajı, kara yolunda icra edilen çekme işlemlerinden ayırmak üzere, römorkajın icra sahasının belirtilmesinin de gerekli olduğunu düşünmekteyiz.

Römorkaj hizmeti sunan aracın römorkör olması şartı bulunmamaktadır[204]. Normal bir yük gemisiyle de römorkaj işi görülebilir. Bununla birlikte, görülecek işin niteliği gereği, suda hareket etme amacına tahsis edilen, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan bir aracın yani TTK m. 931 anlamında bir geminin römorkajın icrasında görev alması gerekir[205]. Öte yandan, römorkajın icrasında geminin yanı sıra bot gibi

---

201 Tanımlamalar için bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 1; Bucknil, *Tug and Tow*, 6; Göğer, "Cer (Römorkaj) Mukavelesi", 936.

202 Doktrinde yapılan tanımlar için bkz. Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 35; Stover, "Towage Contracts", 37; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 14-15; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 19 vd.; Reid, *Tugs*, 5; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 3; White, *Australian Maritime Law*, 514; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 274.

203 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 35.

204 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 33-35; Hara, *Shipping Law*, 457; Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 40.

205 Bir geminin akıntıya karşı kıyıdan halatla insan veya hayvan gücüyle çekilmesi işleri römorkaj sözleşmesi kapsamında değerlendirilmeyeceği, römorkaj faaliyetinin mutlaka bir gemi vasıtasıyla gerçekleştirilmesi gerektiği gönünde bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 1.

birtakım deniz araçlarından yararlanılabilir. Buna karşın modern römorkaj tekniği bakımından en azından bir geminin faaliyetin içerisinde bulunması gerekir. Dolayısıyla römorkaj tanımı içerisinde, römorkajı icra edecek olan gemiye yer verilmesinin doğru olacağı kanaatindeyiz.

Römorkaj sözleşmesinde yedeğin gemi olması zorunlu değildir. Duba, vinç, ekskavatör, sal, deniz platformları gibi araçlar da römorkaj sözleşmesine konu olabilir[206]. Römorkaja konu aracın kapsamı oldukça geniş olduğundan, tanımda açıkça buna yer vermek yerine, belirli bir sınırlama konulmamasının daha doğru olacağı düşüncesindeyiz.

Çekicinin sunduğu edim karşılığında, çektiren tarafından römorkaj ücreti adı altında bir ödeme yapılır. Bu nedenle ivazsız römorkaj faaliyetlerinin sözleşmenin tanımından arındırılması gerekecektir[207].

Yapılan açıklamalar doğrultusunda römorkaj sözleşmesini, "*çekicinin; deniz, göl veya sair iç suyollarında ve gemiyle kararlaştırılan römorkajı ifa etmeyi, çektirenin de bunun karşılığında ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme*" olarak tanımlamak mümkündür.

Bir sonraki başlıkta, yukarıda yaptığımız tanım doğrultusunda sözleşmenin unsurları daha geniş şekilde incelenecektir. Bu bölümün IX. kısmında römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliğini, X. kısmında da römorkaj sözleşmesinin benzer sözleşmelerden farklarını ele almak suretiyle, sözleşmenin kapsamı ve özellikleri daha belirgin hale getirilecektir.

1. 6. 2. Römorkaj Sözleşmesinin Unsurları

1. 6. 2. 1. Römorkajın Üstlenilmesi

Römorkaj sözleşmesinin konusu, bu sözleşmeye ismini veren römorkaj faaliyetidir. Römorkaj sözleşmesi ile çekici, asli edim (*Hauptpflicht*) olarak sözleşmede öngörülen ve römorkaj esnasında ihtiyaç duyulan römorkaj hizmetlerini (*towage service, Schleppleistungen*) görmeyi üstlenir[208]. Römorkaj faaliyetlerini sınırlı şekilde saymak

---

206 Schlößin, *Schleppvertrag*, 1-2; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 18; Stover, "Towage Contracts", 37; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 15; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 24; Tekil, *Kurtarma*, 28; Bakan, *Yedekleme Operasyonları*, 19.

207 Bucknil, *Tug and Tow*, 6; White, *Maritime Law*, 514; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 3; Rydlichowska, "Towage Contract", 148-149.

208 Macha, *Schleppvertrag*, 13; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 35; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 190. Detaylı inceleme için bkz. 2.2.3. (Römorkajı İfa Etme Yükümlülüğü).

mümkün değildir. Öyle ki gelişen teknolojiyle beraber bu faaliyetlerin kapsamı genişlediği gibi aynı ad altında uygulanan teknikler de çeşitlenmiştir. Bununla birlikte en tipik römorkaj faaliyetlerinin itme (*pushing*), çekme (*pulling*), hareket ettirme (*moving*), refakat etme (*escorting*), rehberlik (*guiding*), hız düşürme, sabitleme (*standing*) işlemleri olduğu söylenebilir[209].

Römorkajın kapsamı, sözleşmeye göre belirlenir. Sözleşmede açık bir hüküm yoksa, işin niteliği esas alınır. Nitelim gerek açık deniz römorkajında gerekse liman römorkajında zaten genel kabul gören teknikler uygulanmakta, römorkajın emniyeti için gerekli olan işlemler, çektirenin haklı menfaatleri gözetilerek yerine getirilmektedir. Açık deniz römorkajı geniş sahada yapıldığından, yedeğe alma ve ayrılma manevraları dışında kalan sürecin neredeyse tamamında çeki faaliyetleri yürütülür. Liman römorkajı ise daha dar alanlarda icra edildiğinden, çekme, itme, yanaştırma, sabitleme gibi kombine işler bütünü kısa süre içerisinde verilmektedir. Liman römorkajında, çoğu durumda sözleşmede genel olarak talep edilen römorkaj türü yazmakta (refakat, çeki, manevra, yanaştırma vb.) bunun nasıl yapılacağı ve kapsamına ilişkin detaylara yer verilmemektedir. Bu kapsam büyük ölçüde çektirenin talimatları ve liman teamülleri ile belirlenmektedir[210].

İster liman isterse açık deniz römorkajı olsun, römorkaj süresince seyir kurallarına uyulması, mutad hızda seyredilmesi, ani hız değişimlerinden ve manevralardan kaçınılması, römorkör ve yedek arasında iletişimin sürdürülmesi, çekme halatlarının usulüne uygun şekilde kullanılması, römorkajın gözetilmesi, tehlike anında da gerekli tedbirlerin alınması, römorkajın ifası kapsamında beklenen işlemlerdir.

1. 6. 2. 2. Römorkaj Ücreti

Römorkaj sözleşmesi ücret karşılığında yapılan bir sözleşmedir ve römorkaj ücreti ödemek çektirenin asli edim yükümlülüğünü (*Hauptpflicht*) oluşturur[211]. Römorkajın ücret karşılığı verilmediği durumlarda sözleşmenin objektif esaslı unsuru eksik

---

209 Bu konuda detaylı inceleme için bkz. 1.10.1 (Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliği).

210 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 112.

211 Rudolf Hahn, *Der Schleppvertrag des Binnenschiffahrtsverkehrs*, (Leipzig 1910), 22; Göğer, "Cer (Römorkaj) Mukavelesi", 938; Rydlichowska, "Towage Contract", 148.
Bu konuda detaylı inceleme için bkz. 2.3.3 (Römorkaj Ücreti ile Sözleşmeden Doğan Sair Ücretleri Ödeme Yükümlülüğü).

kalacağından, römorkaj sözleşmesi meydana gelmez[212]. O hâlde "*hatır römorkajı*" (*gratuitous towage*) olarak anılan ücretsiz römorkaj faaliyetleri, hukuki anlamda römorkaj sözleşmesi teşkil etmez[213].

Römorkaj ücreti (*Towage fee, Schlepplohn*) ilke itibariyle açık veya örtülü olarak kararlaştırılabilir. Ancak liman römorkajında bu serbesti tarifeler eliyle sınırlanmıştır. Liman römorkajında çektirenin ödeyeceği ücret, ilgili limanda önceden ilan edilen tarifeye göre belirlenir. Açık deniz römorkajına ilişkin sözleşmelerde ise römorkaj ücreti irade serbestisi çerçevesinde karşılıklı müzakere edilerek belirlenir[214]. Taraflar matbu sözleşme formlarında bulunan ücrete dair boşlukları doldurarak römorkaj ücretini kayıt altına alırlar.

Römorkaj ücretinin belirlenmemiş olması, römorkajın ücretsiz olarak yapılacağı ve dolayısıyla sözleşmenin römorkaj sözleşmesi olmayacağı anlamına gelmez. Römorkaj işini üstlenen çekicinin tacir olduğu ve sundukları hizmetlerin ticari işletmeleriyle ilgili olduğu göz önüne alındığında, ayrıca ve açıkça konuşulmasa dahi ücret istenebileceği kabul edilmelidir (TTK m. 20). Çekicinin tacir olmadığı istisnai bazı durumlardaki ücret meselesi ise somut olayın hal ve koşullarında değerlendirilmeli, yapılan faaliyetin hatır römorkajı mı yoksa ücret karşılığı yapılan bir römorkaj işlemi mi olduğuna karar verilmelidir.

1. 6. 2. 3. Anlaşma

Römorkaj sözleşmesinin kurulabilmesi için, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarını açıklamaları gerekir. Uyuşma (*consensus*), sözleşmenin esaslı

---

212 Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 191; Rydlichowska, "Towage Contract", 148.

213 Uygulamada nadiren de olsa ücret karşılığı yapılmayan römorkaj faaliyetlerine rastlanılmaktadır. Ücretsiz römorkaj faaliyetlerinde, dayanışma ve yardımlaşma saikiyle hareket edildiği gözlemlenmektedir. Ticari römorkaj (*commercial towage*) faaliyetleri dışında kalan, herhangi bir ücret alınmaksızın icra edilen römorkaj faaliyetleri, "*hatır römorkajı*" ("*gratuitous towage")* olarak isimlendirilmektedir. Zor durumda bulunan gemilerin ve küçük teknelerin o esnada yakında bulunan yahut tanıdık diğer bir gemi tarafından ücretsiz çekilmesi, kardeş gemilerin (*sister ships*) aralarındaki ücretsiz römorkaj işlemleri, aynı ittifak (*alliance*) içerisinde yer alan donatanlardan birinin diğerinin gemisini ücretsiz çekmesi hatır römorkajının tipik örneklerindendir. Bkz. Bucknil, *Tug and Tow*, 6; White, *Maritime Law*, 514; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 3; Rydlichowska, "Towage Contract", 148-149.
Türk bayraklı okul, eğitim, askeri gemiler ile kamu kurum ve kuruluşlarına ait araştırma gemilerine verilen römorkör hizmetlerinden ücret alınmaz (KEGM Tarifesi m. 1.5.4. ve Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.3.8, Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, s. 3; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.7). Dolayısıyla bu hizmetler de römorkaj sözleşmesi kapsamında değerlendirilemez.

214 TOWCON 2008 (I. Kısım, 13. ve 14. Kutucuk); TOWHIRE 2008 (I. Kısım, 13. ve 14. Kutucuk).

unsurlarını kapsamalıdır (TBK. m. 2/1). Bu çerçevede asli edim yükümlülükleri olan römorkaj hizmeti ve ücreti üzerinde anlaşma yeterlidir. Römorkaj sözleşmesinin kurulması herhangi bir şekle tabi olmamakla birlikte, uygulamada taraflar yapılan anlaşmayı tevsik eden hazır belgeler kullanmaktadır[215]. Açık deniz römorkajında matbu sözleşme formları mevcuttur. Liman römorkajında ise çektirenin römorkaj talep formu[216] çekici tarafından kabul edildikten sonra, çektirene sözleşme koşullarını içeren bir belge (*towage bill*) verilmektedir[217].

Taraflar arasında anlaşma olmaksızın icra edilen römorkaj faaliyetleri römorkaj sözleşmesine vücut vermez. Dolayısıyla limanda trafik düzeninin sağlanması amacıyla, çektirenin talebi veya muvafakati olmaksızın liman idaresinin talimatıyla uygulanan römorkaj işlemi, römorkaj sözleşmesi kapsamında değerlendirilemez. Söz konusu durumlarda vekaletsiz iş görme gündeme gelebilir (TBK m. 526-531). Ancak burada römorkajın tüm hal ve koşullarının değerlendirilerek çektirenin zımnen işleme onay verip vermediği tespit edilmelidir. Yoksa liman güvenliği bakımından liman başkanlığının talimatıyla yöneltilen her işlem vekaletsiz iş görme kapsamında değerlendirilemez. Zaten çektiren, idari düzenlemeler gereği liman sahasında güvenliğin sağlanması bakımından üzerine düşenleri yapmakla yükümlüdür. Dolayısıyla emniyetin sağlanması bakımından kendisine sunulan her hizmet bakımından rızasının bulunmadığı savunması geçerli olamaz. Bununla birlikte, terk edilen gemi ve yatların güvenli bölgeye çekilmeleri durumunda vekaletsiz iş görme hükümlerinin devreye gireceği kabul edilebilir.

Römorkajın ifasında birden fazla römorkörün kullanılıyor olması, kendiliğinden birden fazla römorkaj sözleşmesinin bulunduğunu göstermez. Genel uygulamaya bakıldığında, iki veya üç römorkör kullanılsa dahi bunların aynı çekicinin işlettiği römorkörler olduğu görülmektedir. Dolayısıyla karşımıza çoğu durumda tek bir römorkaj sözleşmesi çıkar. İstisnai bir uygulama da olsa birden fazla çekici ile ayrı ayrı römorkaj sözleşmesi akdedilmek suretiyle de römorkaj icra edilebilir[218]. Her ne kadar liman römorkajı bu senaryoya uzak olsa da açık deniz römorkajı çok fazla bilinmeyeni

---

215 Bu konuda detaylı inceleme için (aşağıda) bkz 1.8 (Römorkaj Sözleşmesinin Kuruluşu).

216 Örnek olarak bkz. Sanmar Römorkaj ve Palamar Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi; Gisaş Tuzla Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi.

217 Hasan Hürman, "6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken Türk Ticaret Kanunu'nda Kılavuzluk Kurtarma İlişkisi", *MÜHFHAD*, 18/2 (2012): 477-484.

218 Rydlichowska, "Towage Contract", 145-146.

bünyesinde barındırdığından, görülme ihtimali vardır. Bu itibarla uyuşmazlıkların çözümünde birden fazla römorkaj sözleşmesinin bulunabileceği ihtimali dikkatlerden kaçmamalıdır.

1. 7. Römorkaj Sözleşmesinin Tarafları

1. 7. 1. Çekici

Römorkaj sözleşmesinde, ücret karşılığında römorkajı üstlenen kişiyi çekici olarak adlandırmaktayız. Açık deniz römorkajında, deniz aşırı alanda ihtisaslaşmış büyük ve kurumsal şirketler çekici olarak karşımıza çıkar. Bu şirketler belirli bir bölge veya dünya genelinde faaliyetlerde bulunurlar. Filolarında bulundurdukları römorkörlerin yanı sıra ihtiyaç hâlinde kiraladıkları veya tahsis ettikleri römorkörleri kullanarak römorkaj hizmeti verirler. Bu şirketler, üstlendikleri römorkaj edimini, alt römorkaj sözleşmesi yapmak suretiyle de yerine getirebilirler.

Türkiye'deki deniz yetki alanlarında römorkaj hizmeti veren kuruluşlar çeşitlilik göstermektedir. Bir kısım yetki alanında römorkaj hizmeti aynı zamanda o kıyı tesisinin işleticisi olan şirket tarafından sunulmaktadır. Bazılarında ise kıyı tesisi işleticisi dışında, ondan bağımsız bir römorkaj şirketi çekici tahtındadır[219]. Bunların dışında, kamu iktisadi teşebbüsü niteliğindeki Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)[220] de römorkaj hizmeti vermektedir[221]. Nitekim 2025 KRHY, liman tesisleri tarafından verilecek römorkaj hizmetleri ile bu tesisler dışında üçüncü şirketlerce verilecek hizmetlere ilişkin usul ve

---

[219] İhale usulüyle römorkaj lisansı alan şirketlerin anonim şirket şeklinde faaliyette bulunması aranmaktadır. 2025 KRHY m. 15/1 uyarınca, "*üzerinde ihale kalan isteklinin anonim şirket harici bir tüzel kişi olması, ortak girişim veya gerçek kişi olması halinde, İdare tarafından verilen en fazla altı aylık süre içerisinde, tüzel kişiliğini anonim şirket olacak şekilde tür değişikliği yapması yahut gerçek kişi veya ortak girişim grubu üyelerinin tamamının hissedar olduğu bir anonim şirket kurması gerekir. Sözleşme Bakanlık ile Anonim Şirket işletici tarafından imzalanır. İhale dokümanında aksi belirtilmedikçe sözleşmelerin notere tescili ve onaylattırılması zorunlu değildir*".

[220] KEGM, tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesi ile sınırlı bir kamu iktisadi kuruluşudur (KEGM Ana Statüsü m. 3). KEGM Ana Statüsü'nün 4. maddesinde faaliyet konuları ve alanları düzenlenmiştir. Ayrıca bkz. LimK Ek m. 1/2: "*İstanbul ve/veya Çanakkale Boğazlarından geçiş esnasında verilecek kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının belirlediği usul ve esaslar dâhilinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü tarafından yürütülür. Bu konuda gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri yetkilendirilemez veya hizmet alımı yapılamaz*".

[221] Örneğin, Trabzon, Rize ve Hopa limanlarında römorkaj hizmetleri limanı işleten şirket tarafından sunulmaktadır. Ambarlı, Aliağa ve İzmit Limanı'nda ise liman işleten şirketten ayrı bir römorkaj şirketi bu hizmeti vermektedir.

esasları ayrı ayrı düzenlemiştir[222]. Türk limanlarındaki parçalı yapı, liman hizmetlerinin özelleştirilmesi, liman işletme usulünün belirlenmesi ve ihale edilmesi süreçlerinden kaynaklanmıştır[223]. Türkiye'de liman römorkajına ilişkin düzenlemelerde hizmeti veren kuruluşa göre farklılıkların bulunduğu, bu farklılığın hem karışıklığa yol açtığı hem de aynı hizmeti veren kuruluşlar arasında başkalık yarattığı görülmektedir. Nitekim çıkan ikincil düzenlemelere yönelik iptal davalarının temelinde de bu farklılık yatmaktadır.

Römorkaj şirketleri idareden aldıkları faaliyet lisansı ve hizmet izin belgesi ile liman hizmet sahası içerisinde hizmet sağlama yetkisini kullanmaktadırlar. Römorkaj şirketleri anılan lisans ve belgelere sahip olabilmek için 2025 KRHY ve sair mevzuatta öngörülen şartları yerine getirmek zorundadır.

Liman römorkajı, kabotaj hakkı çerçevesinde limanın bulunduğu ülkenin bayrağını taşıyan römorkörler kullanılarak ve o ülke vatandaşları veya o ülkede mukim şirketler tarafından ifa edilmektedir[224]. Ayrıca limanlarda römorkaj hizmeti verme yetkisi, ancak belirli koşulları taşıyan şirketlere imtiyaz karşılığı (lisans) tanınmaktadır. Söz konusu imtiyazlar da genellikle ihale usulüyle verilmektedir. İhaleyi kazanan şirket,

---

222 Önemle belirtilmelidir ki hizmetlerin kesintisiz olması, römorkörlerin ve mürettebatın nitelikleri gibi hizmetlerin asgari standartları yönünden belirli oranda bir birlik sağlanmıştır. Bkz. 2025 KRHY m. 24.

223 2025 KRHY'nin üçüncü bölümü, liman tesisleri tarafından verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ayrılmıştır. 2025 KRHY m. 19/1 uyarınca, "*İdarece düzenlenen izin kapsamında; a) 8/6/1984 tarihli ve 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname kapsamında liman tesisi işleten teşebbüsler dahil olmak üzere kamu kurum ve kuruluşları, b) Liman tesisi işletme hakkının devrine ilişkin sözleşmelerinde veya yap-işlet-devret sözleşmelerinde hüküm bulunması şartıyla, 4046 sayılı Kanun kapsamında işletme hakkı devri/verilmesi yöntemiyle özelleştirilen liman tesisleri ile 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun kapsamında işletilen liman tesisleri, c) Mevki ve mesafeler itibarıyla bölgesel hizmet sahaları veya herhangi bir liman tesisi kümelenmesi ile ilgisi ve irtibatı bulunmayan tekil liman tesisleri, kazanılmış hak oluşturmayacak şekilde, işlettikleri liman tesisine yönelik kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini kendileri verebilirler…*".

224 815 sayılı Kabotaj Kanunu'nun 1. maddesinde, kabotaj hakkı kapsamındaki hizmetlerin sadece Türk bayrağı çeken gemilerle yürütülebileceği belirtilmişken, ikinci ve üçüncü maddede Türkiye tebaasından olan kişilerin bu haktan yararlanabileceği ifade edilmiştir.
2025 KRHY m. 18/1'de açıkça işleticinin, (Türk bayrağı çekme hakkı ve yükümlülüğüne ilişkin) TTK m. 940 ve Kabotaj Kanunu hükümlerinde belirtilen şartları hizmet verdiği sürece korumasının zorunlu olduğu hükme bağlanmıştır. Aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca, işletici, ortaklık yapısında, hisse yapısında ve yönetmeye yetkili olanlarda meydana gelen değişiklikler için Bakanlıktan onay alınması gerekir. Bu onay alınmaksızın değişiklik yapılması halinde sözleşmede belirtilen cezai koşullar uygulanır. İşleticinin söz konusu değişiklikler neticesinde birinci fıkrada belirtilen şartları kaybetmiş olması halinde kılavuzluk veya römorkörcülük hizmeti vermesine izin verilmez. Bakanlık tarafından verilen en fazla altı aylık sürede uyum sağlamaması halinde sözleşmesi feshedilir. Bu sürede Bakanlık tarafından ilgili bölgesel hizmet sahasında kılavuzluk veya römorkörcülük hizmetinin devamı için geçici düzenlemeler yapılabilir.
Dünya uygulamaları için bkz. Aniekan Akpan, *Maritime Cabotage* Law, (New York: Routledge), 2018, 111 vd.

aldığı imtiyazın karşılığında belirli bir götürü ücret ödemeyi, yatırım yapmayı ve/veya her yıl devlete katkı (kamu) payı vermeyi taahhüt etmektedir[225]. Nitekim liman römorkajı dünyadaki genel uygulamaya paralel olarak Türkiye'de de büyük ölçüde özel teşebbüsler tarafından icra edilmektedir[226].

2025 KRHY m. 17/2'de ihale usulüyle römorkaj hizmeti verecek şirketlerin, alt işletici kullanarak römorkaj hizmetlerini yerine getiremeyeceği hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla ihale yoluyla Türk limanlarında faaliyette bulunacak olan çekicilerin alt römorkaj sözleşmesi yapmak suretiyle işi başkasına gördürmeleri mümkün olmayacaktır. Ayrıca 2025 KRHY m. 17/3-(b) hükmü ile römorkörleri mülkiyetinde bulundurma veya kiralama şeklinde temin etme zorunluluğu getirilmiştir[227]. O halde ihale usulüyle römorkaj hizmeti verecek çekicinin zaman çarteri sözleşmesi ile römorkör tahsis ederek hizmet vermesi de mümkün değildir.

Hizmeti vermeye yetkili olan "*liman tesisi işletmecileri*"nin kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini; her ikisini birden veya sadece birini, herhangi bir sebeple bizzat yürütmemeleri veya yürütememeleri halinde idareden onay alarak hizmet alımı suretiyle yürütmeleri mümkündür (2025 KRHY m. 19/4). Dolayısıyla liman işletmecilerinin, idareden onay almak kaydıyla, üçüncü şirketler ile sözleşme yaparak işlettikleri limanlarda ayrı birer şirket tarafından römorkaj hizmetinin görülmesi olanaklıdır. Öte yandan 2025 KRHY'de liman işletmecilerine, römorkörlerini mülkiyetinde bulundurma

---

225 LimK Ek m. 1/4'te römorkaj hizmeti veren kuruluşlar tarafından elde edilen aylık gayrisafi hasılattan alınacak kamu payı oranı, çeşitli liman başkanlığı dairelerinin yetki alanlarına göre farklı oranlarda belirlenmiştir.

226 Römorkaj hizmeti, Türkiye'deki özelleştirmeler sonrasında kamu kurumlarının yanı sıra yetkilendirilmiş özel teşebbüsler tarafından verilmeye başlamıştır. Detaylı inceleme için bkz. Selçuk Nas/Emin Deniz Özkan/Emre Uçan, "Römorkörcülük Hizmeti Yetki Sahalarında Römorkör Sayısının Simülasyon Modellemesi Yöntemiyle Tespiti", *Journal of ETA Maritime Science*, 4/1 (2016): 92; Esmer, *Liman ve Terminal Yönetimi*, 127.

227 2025 KRHY m.. 17/3-(b): "*Römorkör hizmeti ihalesi üzerinde kalan istekli Ek-1'de belirtilen asgari römorkör sayı ve çeki gücünde ve bu Yönetmelik ve şartnamede belirtilen nitelikleri haiz römorkörleri mülkiyetinde bulundurma veya kiralama şeklinde temin etmek zorundadır. Kiralama sözleşmeleri en az 5 yıllık ve noter onaylı olmalı ve gemi siciline şerh verilmelidir. Kiralama sözleşmeleri 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 941 inci maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen yöntemle yapılmaz. İstenen asgari römorkörlerin en az yarısının (küsuratlı olması halinde bir üst tam sayıya tamamlanır) sözleşme imzalanacak isteklinin mülkiyetinde olması gerekir. Mülkiyetinde olması gereken römorkörlerden en az biri ihalesi yapılan bölgesel hizmet sahası için istenen en yüksek çeki gücünde olur*".

veya kiralama suretiyle temin etme şartı da getirilmemiştir. Ancak uygulamada zaten zaman çarteri ile tahsis yoluna başvurulmadığı görülmektedir[228].

1. 7. 2. Çektiren

Römorkaj sözleşmesinde römorkaj hizmetlerini talep eden ve karşılığında da römorkaj ücretini ödeyen, çekici ile akdi ilişkiye giren tarafı da çektiren olarak adlandırmaktayız. Uygulamada çektiren ağırlıklı olarak donatan olarak karşımıza çıkmaktadır. Liman römorkajında çektiren genellikle limana uğrak yapan geminin donatanıdır. Açık deniz römorkajında da aynı şekilde yedekte çekilecek geminin donatanı olabilir. Yedeğin gemi dışında başka bir araç olduğu durumlarda, aracın maliki, kiracısı veya işleteni çektiren sıfatıyla akdi ilişkiye girebilir. Çektiren çoğu durumda tacir sıfatını haiz bir şirket olarak karşımıza çıkar. Bazı istisnai hallerde (yat maliki, kiracısı vb.) ise çektirenin tüketici sıfatı bulunabilir.

Yedekteki gemi donatanının dışında, geminin tahsis olunanı (çarterer) da çektiren sıfatını taşıyabilir[229]. Tahsis eden (donatan) ile tahsis olunan (çarterer), zaman çarteri sözleşmesi kapsamında aralarında bu konuyu düzenleyebilir[230]. Donatanın yabancı olduğu limanlarda, römorkaj ve sair diğer sözleşmeleri tahsis olunanın (çarterer) üstlenmesi, donatana avantaj sağlamaktadır. Ancak zaman çarteri sözleşmesinde tahsis olunanın (çarterer) kendi nam ve hesabına mı yoksa donatan nam ve hesabına mı römorkaj sözleşmesi akdedebileceğine dikkat edilmesi gerekir[231]. Çünkü donatan nam ve hesabına yapılan sözleşmelerin tarafı, tahsis olunan (çarterer) değil geminin donatanı olacaktır. Tahsis olunan (çarterer) bu ihtimalde temsilci rolü üstlenir. Çektiren sıfatı ancak kendi nam ve hesabına yaptığı sözleşmelerde tahsis olunana (çarterer) ait olur.

Zaman çarteri sözleşmesinde, geminin ticari işletilmesinden doğan giderlere tahsis olunan (çarterer) katlanır (TTK m. 1135). Bu çerçevede römorkaj masrafları da tahsis olunan (çarterer) tarafından üstlenilir. Bununla birlikte, römorkaja başvurulup

---

228 Nitekim özelleştirme kapsamına alınan ilk limanlarda işletme hakkı devir yöntemiyle birlikte liman envanterlerinde kayıtlı römorkörlerin (diğer makine ve teçhizatla birlikte) satışı suretiyle özelleştirilmesi tercih edilmiştir. Sonraki süreçte de bu liman işletmeleri çoğunlukla satın alma veya finansal kiralama yoluyla römorkör temini yoluna gitmiştir. Liman özelleştirmeleri ile ilgili detaylı inceleme için bkz. İMEAK, *2017 Deniz Sektörü Raporu*, (İstanbul 2018), 173-187.

229 Rydlichowska, "Towage Contract", 148.

230 Örnek olarak bkz. SHELLTIME (7. Kloz).

231 Donatan nam ve hesabına sözleşme yapma yetkisi veren klozlara örnek olarak bkz. EXXONMOBILTIME 2005 (15.b. Kloz).

başvurulmayacağı, geminin römorkörle birlikte sevk ve idaresi, geminin teknik yönetimine ilişkin konulardır. Römorkaj sözleşmesini tahsis olunanın (çarterer) kendi nam ve hesabına yapması onun geminin teknik operasyonuna dahil olduğu anlamına gelmez[232]. Yapılan sözleşme, üçüncü kişi (donatan) lehine sözleşme hüviyetindedir (TBK m. 129). Dolayısıyla çektiren sıfatı tahsis olunana (çarterer) ait olsa dahi römorkör mürettebatı, üçüncü kişilere karşı donatanın yardımcı şahsı (TBK m. 116) olarak değerlendirilebilir[233]. Nitekim uygulamada kullanılan çarterparti formlarında da bu husus açıkça kayıt altına almaktadır[234].

1. 8. Römorkaj Sözleşmesinin Kuruluşu

1. 8. 1. Sözleşme Yapma Zorunluluğu

Doktrinde eskiden beri kabul edildiği üzere, sözleşme yapıp yapmama serbestisini mutlak uygulamak hakkaniyete uygun olmayan sonuçlara yol açabilir. Bu itibarla belirli hallerde bu serbestinin kaldırılabileceği ifade edilmektedir. Sözleşme yapıp yapmama özgürlüğünü ortadan kaldıran bu zorunluluk kanundan doğabileceği gibi dürüstlük kuralından veya önceki bir taahhütten de kaynaklanabilir[235].

Kanundan doğan sözleşme yapma zorunluluğu çoğunlukla kamu hukuku kaynaklıdır. Kamu hukuku kuralları uyarınca kamu hizmeti gören kamu kurum ve kuruluşlarıyla, imtiyazlı olarak bu hizmetleri yürüten işletmeler, şartlara uygun şekilde öneride bulunan herkesle sözleşme yapmak zorundadırlar[236].

---

232 Terence Coghlin/W. Andrew Baker/A. John Kimbell/Julian Kenny/D. Johny Kimball/H.Thomas J.R Belknap, *Time Charters (Admiralty Jurisdiction and Practice)*, 7th Edition, (New York: Routledge, 2014), 383. Ayrıca bkz. D/S Ove Skou v. Hebert, 365 F.2d 341, 1966 AMC 2223 (5th Cir. 1966).

233 Çalışmanın sistematiği bakımından çektirenin sorumluluğu bahsi ÜÇÜNCÜ BÖLÜM'de ele alındığından, bu başlık altında konuyla ilgisiyle sınırlı şekilde değinilmesi uygun görülmüş olup detaylı inceleme için bu bölüme atıf yapmakla yetiniyoruz.

234 Uygulamada NYPE (II Kısım, 26. Kloz)'da yer alan boşluğa "*act of pilots and tugboats*" ibaresi eklenerek donatanın kılavuz ve çekicinin eylemlerinden sorumlu olacağı hüküm altına alınmaktadır. Bkz. M. Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-II (Zaman Çarteri Sözleşmeleri)*, (İstanbul: Der Yayınevi, 2016), 74.

235 Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel*, 184-187; Eren, *Borçlar Genel*, 317 vd. Detaylı inceleme için bkz. Hasan Ayrancı, "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", *AÜHFD*, 52/3 (2003): 236; Kübra Ercoşkun Şenol, "Sözleşmenin İçeriğini Belirleme Özgürlüğü ve Bunun Genel Sınırı: TBK m. 27", *İÜHFM*, LXXIV/2, (2016): 713.

236 Haluk Tandoğan, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. I, 6. Bası, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008), 10-11; Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel*, 184-185; Eren, *Borçlar Genel*, 320 vd.; Hasan Ayrancı, "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", 231 vd.; Ercoşkun Şenol, "Sözleşme Özgürlüğü", 713.

Limanlar Kanunu ve 2025 KHRY'de hizmetlerin görülme esaslarına yer verilmiştir. Römorkaj hizmetlerinin kamu yararı ve sorumluluğu önceliğiyle, bağımsızlık ve tarafsızlık ilkesi gözetilerek seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre emniyeti ve güvenliği odaklı olarak yürütülmesi esastır (Lim.K. EK m. 1). Ayrıca, römorkaj şirketleri haksız rekabet, üstünlük ve çıkar sağlayacak tutum ve davranışta bulunamaz (2025 KHRY m. 24/5).

Tarafa sözleşme yapma zorunluluğu yükleyen bir diğer durum ise piyasada yasal veya fiili tekel olması sebebiyle hâkim durumda olan kişilerin durumudur. Söz konusu kişiler, kendileriyle sözleşme kurmak isteyenlerin önerilerini geri çeviremezler[237].

Liman römorkajını icra eden şirketlerin idareden aldıkları imtiyaza dayalı olarak faaliyette bulundukları, tekel konumları, gördükleri işlerin kamu hizmeti niteliği ve tabi oldukları mevzuatta yükümlülüklerinin açıkça belirtildiği dikkate alındığında, kendilerine yöneltilen talepleri haklı sebep olmaksızın geri çeviremeyecekleri sonucuna varılmaktadır. Haklı sebeplerin sayımını yapmak mümkün olmamakla birlikte, temelde liman güvenliğini ve römorkajı tehlikeye atabilecek nitelikte olan durumlar ile idari düzenlemelere aykırılık teşkil eden hallerdir. Örneğin, ordino[238] almadan römorkaj talebinde bulunulması ihtimalinde, bu talebin çekici tarafından reddi haklı bir sebep olarak değerlendirilebilir. Bunun dışında, daha önce verilen römorkaj hizmetlerinden doğan ücretlerin ödenmemesi de haklı sebep yaratabilir[239]. Ancak çekicinin haklı gerekçesiyle birlikte durumu liman idaresine bildirmesi uygun düşer.

Sözleşme yapma zorunluluğu bulunmasına rağmen sözleşme yapmaktan kaçınan römorkaj şirketine karşı aynen ifa davası açılabilmelidir[240]. Fakat römorkaj talebi reddedilen bir donatanın, muhtemel yargılama süresi dikkate alındığında bu davayı açması kendisi için pek de pratik olmayacaktır. Bu durumda donatan büyük ihtimalle o limana gelişini iptal etmek zorunda kalacak ve bunun sonucunda da yükle ilgililerinin

---

237 Haluk Tandoğan, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. II, 5. Bası, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010), 11; Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel*, 187; Eren, *Borçlar Genel*, 318; Ayrancı, "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", 242-247; Ercoşkun Şenol, "Sözleşme Özgürlüğü", 713.

238 Limanlar Yönetmeliği m. 4-(u) uyarınca ordino, gemilerin ve deniz araçlarının, kıyı tesisleri ile demirleme sahalarına kabulü amacıyla liman başkanlığınca düzenlenen yanaşma veya demirleme sahasını belirten izin belgesini ifade eder.

239 Nitekim tariflerde bu yönde hükümlere yer verilmektedir. Bkz. TDİ Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi m. 4; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi s. 3; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.4.

240 Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel*, 187; Eren, *Borçlar Genel*, 318; Ayrancı, "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", 248; Ercoşkun Şenol, "Sözleşme Özgürlüğü", 713.

kendisine açacağı davalara muhatap olacaktır. Böyle bir ihtimalde hukuka ve ahlaka aykırı şekilde sözleşme kurulamaması sebebiyle oluşan zararların haksız fiil hükümleri uyarınca tazminini talep edebilir[241]. Daha ağır bir yaptırım olarak ise, haksız şekilde talepleri reddeden römorkaj şirketinin hizmet izni ve faaliyet lisansının iptali gündeme gelebilir (2025 KHRY m. 26, m. 27).

1. 8. 2. Sözleşmenin Temsilci Aracılığıyla Kurulması

Günümüzde gerek çektiren tarafında yer alan gemi donatanları gerekse çekici tarafındaki römorkör donatanları, genellikle tüzel kişiliği haiz şirket şeklinde kurulmaktadır. Bu itibarla tarafların doğrudan doğruya akdi ilişkiye girdiği durumlarda, her iki şirketi de temsile yetkili kişilerin (yönetim kurulu üyesi, müdür, gemi yöneticisi vb.) bulunması gerekir. Ancak her durumda bu mümkün olmamaktadır. Daha yaygın olan ihtimalde şirketler adına hareket eden aracılar bulunmaktadır. Liman römorkajında çekici zaten tekel konumda bulunduğundan ayrıca aracı kullanmasına gerek kalmaz. Ancak çektiren limandaki işlemleri için genellikle bir acente atar. Acente de çektiren adına geminin ilgili limandaki işlemlerinin görülmesi için muhtelif sözleşmeler imzalar. Römorkaj sözleşmesi de bu kapsamda acentenin donatan adına akdettiği bir sözleşme olarak karşımıza çıkar. Açık deniz römorkajı ise daha farklı opsiyonları bünyesinde barındırdığından brokerler tercih edilen aracılardır. Temsil bahsinde gündeme gelebilecek bir diğer ihtimal ise gemi kaptanı ve/veya römorkör kaptanının çalıştığı şirket adına römorkaj sözleşmesi imzalamasıdır.

1. 8. 2. 1. Römorkaj Sözleşmesine Aracılık Edenler

1. 8. 2. 1. 1. Acente

Donatanların sefer yaptıkları tüm limanlarda çekiciler ile doğrudan römorkaj sözleşmesi akdetmesi mümkün olamamaktadır. Şöyle ki gemiler uğrak yaptıkları limanlarda birçok işlemi ve prosedürü yerine getirmek durumundadır. Deniz taşımacılığının uluslararası karakteri göz önünde tutulduğunda, birbirinden farklı mevzuatı ve uygulamaları olan limanlarda, donatanın dışarıdan yardım almaksızın bu işleri tek başına yürütebilmesi ise pek mümkün değildir. Donatanlar da birlikte çalıştıkları

[241] Tandoğan, *Borçlar Özel-II*, 11; Ayrancı, "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", 249.

acenteler yardımıyla ilgili limanda gerekli işlemleri tamamlamaktadır[242]. Böylelikle bir taraftan geminin limanda kaldığı süre ve buna bağlı olarak giderler azalırken diğer taraftan da yeni seferler yapma ihtimali artarak kazanç sağlanabilmektedir[243].

Gemi acentesi olarak anılan acenteler, gemilerin uğradıkları limanlarda, gemi, yük ve yolcu ile ilgili süreçlerde yasal yükümlülüklerin yerine getirilmesini temsil ettikleri kişiler adına gerçekleştiren, sözleşmelerle yetkilendirilmiş aracılardır[244]. Acenteler liman bölgelerinde temsil ettikleri donatana ait geminin ihtiyaçlarını karşılarlar ve evrak işlerini takip ederler[245]. Esasında acenteler yalnızca römorkaj faaliyetleri için aracılıkta bulunmaz. Genel olarak geminin o limandaki tüm ihtiyaçlarını karşılamayı hedef güder, römorkaj da bunun bir parçasıdır. Uygulamada genellikle donatan acentesi veya liman acentesi olarak karşımıza çıkarlar[246].

Acente ve donatan arasındaki ilişkiler, aralarında akdettikleri sözleşme hükümleri dikkate alınarak başta TTK'nın acenteye ilişkin hükümleri (m. 102-123) ile Gemi

---

242 Gemi donatanları özellikle boğaz, kanal gibi dar su yollarından geçişlerde gemiye yardımcı olmak, uzak limanlarda geminin limana yanaşması için gerekli hazırlıkları yapmak, limanda ihtiyaç duyulan hizmetler için talepte bulunmak ve bu işlerin takibini yürütmek, liman masraflarını ve evrakını hazırlamak gibi işlerin organize edilmesi için acenteler ile çalışmaktadır. Römorkaj da sayılan işlemlerin içerisinde kaldığından, genel uygulama, römorkajla bağlantılı prosedürlerin acenteler tarafından halledilmesi yönündedir. Aynı şekilde gemi arızası veya deniz kazası gibi durumlarda da acilen ilgili bölgedeki acente ile irtibat kurarak gemiye römorkaj hizmetinin verilmesi sağlanmaktadır. Gemi acentelerinin faaliyetleri hakkında detaylı inceleme için bkz. Mazhar Nedim Göknil, "Deniz İşleri Acentelerinin Garp ve Türk Hukuklarındaki Durumları Konusunda Bir Araştırma", *İÜHFM*, XVII/3-4 (1952), 621 vd.; Didem Algantürk Light, "6102 Sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tâbi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi", *İTÜSBD*, 24, (2013); 5 vd; Hacı Kara, "Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı", *GÜHFD*, XVII/3 (2013); 61-80; Elvin Batmaz, *Türk Hukukunda Gemi Acentesi*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2022), 18 vd;

243 1880'li yıllarda İngiltere'de römorkör donatanları arasındaki rekabetin artmasıyla birlikte, donatanların acentelere başvurdukları bilinmektedir. Acenteler, Deal, Eastbourne, The Isle of Whight, Dungeness gibi o dönem için oldukça stratejik olan bölgelerde çalışılmaktaydı. Bu acenteler esasında çok profesyonel çalışan oluşumlar değildi, çoğu bar işletmecisi idi. Ancak bilgi değiş tokuşu ve telgraf ile bu bilgilerin donatanlara iletilmesi çok değerliydi. Acenteler, verdikleri hizmetler karşılığı komisyon alırlar, bu komisyonun bir kısmını da kendilerine bilgi temin eden veya bir şekilde anlaşmanın tamamlanmasına yardımcı olan kişilerle paylaşırlardı. Bkz. Bowen, *Towage*, 48.

244 Gemi acentelerini atayan kişiler farklılık göstermektedir. Gemi acentesi, gemi maliki olan donatan, işleten veya tahsis olunan (çarterer) tarafından atanabilir. Detaylı inceleme için bkz. Batmaz, *Gemi Acentesi*, 72-74.

245 Talley, *Port Economics*, 29.

246 Donatan acentesi, donatan tarafından geminin uğrak yapacağı limanlarda donatanın işlerini takip etmek ve donatana bilgi vermek üzere donatan tarafından atanan acentedir. Bu kapsamda başta geminin yanaşma ve kalkış işlemleri için limandaki gerekli bürokratik işlemleri yapmak, tahliye ve yükleme operasyonlarına yardımcı olmak, kaptanı ve donatanı süreç hakkında bilgilendirmek, yapılan harcamalara ilişkin faturaları donatana sunmak üzere donatanın talepleri doğrultusunda muhtelif işleri üstlenir. Liman acentesi ise, o limandaki işleyişe ve kurallara hâkim olan acentedir. Yaptığı işler büyük ölçüde donatanın acentesiyle benzeşir. Donatanın acentesinden farklı olarak bulunduğu limanla sınırlı faaliyet gösterir. Detaylı inceleme için bkz. Batmaz, *Gemi Acentesi*, 72-74.

Acenteleri Yönetmeliği[247] (GAY) ve taraflar arasındaki ilişkiye uygun düşen diğer hükümler doğrultusunda çözülür.

Acente vasıtasıyla sözleşme yapılan durumlarda acentenin temsil yetkisinin bulunup bulunmadığı sorunu ortaya çıkmaktadır. Türk Hukuku'nda acentenin müvekkilini bağlayıcı sözleşme yapabilmesi için özel ve yazılı bir yetkisinin olması gerekir (TTK m. 107). Bu itibarla böyle bir yetkisi olmayan acentenin yalnızca aracılık faaliyetlerinde bulunabileceği gözlerden uzak tutulmamalıdır. Sözleşme görüşmelerinde aracılık faaliyetinde bulunan acentenin yetkili olmamasına rağmen müvekkili adına sözleşme yapması halinde, müvekkil bu durumu haber alır almaz icazet verebilir. Aksi halde acente yetkisi olmadan yaptığı sözleşmeden kendisi sorumlu olacaktır (TTK m. 108). Ancak uygulamada acentelerin yalnızca aracılıkla yetinmedikleri, ayrıca sözleşme yapma yetkisi aldıkları görülmektedir.

Aracılıkta bulunduğu veya donatan adına yaptığı römorkaj sözleşmesinden doğacak uyuşmazlıklardan dolayı acente, müvekkili adına dava açabileceği gibi kendisine karşı da aynı sıfatla dava açılabilir (TTK m. 105/2, c.1). Hatta yabancı tacirler adına acentelik yapanlar hakkındaki sözleşmelerde bunun aksine hüküm konulamaz (TTK m. 105/2, c.2). Ancak acentelerin ad ve hesabına hareket ettikleri kişilere karşı Türkiye'de açılacak olan davalar sonucunda alınan kararlar acentelere uygulanamaz (TTK m. 105/3).

1. 8. 2. 1. 2. Broker

Brokerler liman römorkajında çok fazla başvurulan yardımcılar değildirler. Brokerler daha ziyade açık deniz römorkajında aktif rol oynamaktadır[248]. Dünyadaki (veya belirli bir bölgedeki) römorkör piyasasına hâkim konumda olan brokerler, donatanların ihtiyaçlarına en uygun (*tailor-made*) römorkörlerin tahsisinde aracılık yapmaktadır. Römorkör brokerleri, römorkörlerin kiralanması ve satımı işlemleri de dahil olmak üzere bu sektörde önemli işlemlerin gerçekleştirilmesine aracılık etmektedirler.

---

247 R.G. 05.03.2012, Sa. 28224.

248 Nitekim matbu açık deniz römorkajı sözleşmelerinde brokerlik komisyonuna ilişkin hükümler görülebilmektedir. Bkz. NIPPONTOW (I. Kısım, 26-27 Kutucuklar; II. Kısım, 21. Kloz).
Brokerlerin faaliyetleri hakkında detaylı inceleme için bkz. Lars Gorton/Patrick Hillenius/Rolf Ihre/Andre Sandevärn, *Shipbroking and Chartering Practice*, 7th Edition, (London: Routledge, 2009), 3 vd.; Selda Ulukaya, *Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2018), 37 vd.; Tamer Bozkurt, *Türk Hukukunda ve Uygulamada Tellâllık*, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2007), 257 vd.

Türk Hukuku'nda römorkaj sözleşmesinin akdedilmesinde görev alan brokerleri doğrudan tanımlayan ve onların hukuki niteliklerinin açıkça tespit edilmesinde yararlanılabilecek özel bir kanuni düzenleme bulunmamaktadır. Diğer taraftan uygulamada muhtelif hak ve yetkilerle donatılmış brokerlerin bulunması, brokerlerin hukuki niteliklerinin tayininde ve dolayısıyla hangi hukuki düzenlemelere tabi olduklarının tespitinde zorluk yaratmaktadır[249]. Brokerlerin römorkaj sözleşmesinin taraflarıyla ilişkisinin ve bunun niteliğinin belirlenmesi için yürüttükleri faaliyetin ve sözleşme hükümlerinin incelenmesi gerekir[250].

Brokerlerin faaliyetleri devamlılık göstermiyor ve yaptıkları iş sözleşmeye aracılık yapmaktan ibaretse, ayrıca her iki tarafın menfaatini gözetmesi sözleşme çerçevesinde kendisinden bekleniyorsa, brokerler kanımızca TBK'nın simsarlığa ilişkin hükümlerine tabidir (m. 520-525). Hukuki vasfı "*simsar*" olan brokerler her iki tarafın da vekili konumunda olduğundan, tarafların karşılıklı menfaatlerini gözetmek zorundadır (TBK m. 520). Bu tip gemi brokerlerin tarafları "*temsil yetkisi*" bulunmadığından, ayrı bir yetkisi verilmedikçe yaptığı faaliyet sözleşmenin kurulmasına aracılık etmekten ibarettir. Ancak simsar vasfını haiz broker, uygulamada da görülebildiği üzere, kendisine verilecek ayrı bir yetkiye dayanarak tarafları bağlayıcı sözleşme akdedebilir (TBK m. 520/1). Brokerin kendisine verilen yetkiyi aşan işlemleri bakımından ise yetkisiz temsil hükümleri (TBK m. 46 vd.) uygulama alanı bulacaktır.

Brokerlerin bir kısmı ise sözleşmenin bir tarafının menfaatini korumak üzere faaliyette bulunmakta, bunu da belirli bir süre devam ettirmektedir. Çekici veya çektirenler sürekli aynı kişiyle çalışma eğilimi gösterebilmektedir. Bu durumlarda tek bir tarafın temsilcisi sıfatı olup karşı tarafı temsil yetkisi olmayacaktır. Brokerler bir tarafın menfaatlerine uygun olarak bağımsız ve sürekli şekilde aracılık yapıyorsa, TBK m. 102 anlamında (aracı) acentelik ilişkisinden bahsedilebilir[251]. Zira birçok durumda bahsi bu tip brokerler yaptığı işi meslek edinmekte ve donatanın, (akdi) taşıyanın ya da taşıtanın ticari işletmesi adına faaliyette bulunmaktadır. Zamanla oluşan güvene dayalı olarak

---

249 Navlun sözleşmeleri bakımından aynı yönde bkz. Samim Ünan, "Navlun Sözleşmesinin Akdinde Temsil ile İlgili Bazı Sorunlar", *DHD*, 4 (1997); 97; Metin Uğur Aytekin, "Navlun Sözleşmelerinin Kurulmasında Aracılık Yapan Brokerlerin Hukuki Nitelikleri ve Tabi Oldukları Hukuki Düzenlemeler", *GSÜHFD*, 2 (2021), 1950.

250 Navlun sözleşmeleri bakımından aynı yönde bkz. Ünan, "*Temsil*", 97; Aytekin, "*Broker*", 1950.

251 Navlun sözleşmeleri bakımından aynı yönde bkz. Aytekin, "*Broker*", 1957.

brokere sözleşme yapma yetkisi de tanınmış olabilir. Böylelikle ticari işler de daha süratli şekilde yürür.

Eğer broker tek bir tarafın temsil yetkisini almış ancak daimî surette müvekkiline hizmet sunmuyor, bir veya birkaç römorkaj sözleşmesine aracılık edip faaliyetlerini sona erdiriyorsa, acente sayılamaz. Zira acentelik hükümlerinin uygulanabilmesi için belirli bir devamlılık unsuru aranmaktadır. Dolayısıyla geçici nitelikte bir aracılık ilişkisinde çekici veya çektiren brokeri acente sayılamayacaktır. Öte yandan anılan brokerlerin kurulan hukuki ilişkide her iki tarafın değil doğrudan talimat aldıkları tarafın menfaatine hareket ettiklerinden, simsar olarak da adlandırılamayacaktır. Müvekkilinin menfaatine ve talimatına[252] uygun şekilde geçici olarak iş gördükleri dikkate alındığında, bu paragrafta anlatılan türden brokerler ile müvekkili (çekici/çektiren) arasındaki ilişkinin vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğu sonucuna varmaktayız[253].

1. 8. 2. 2. Kaptan

TTK m. 1109 uyarınca donatan, kaptanının kanuni temsil yetkisi çerçevesinde geminin sevk ve idaresine ilişkin yapmış olduğu hukuki işlemler sebebiyle üçüncü şahıslara karşı borç altına girebilir veya hak iktisap edebilir. Türk Hukuku'nda römorkör kaptanı tarafından akdedilen römorkaj sözleşmesinin römorkör donatanını (çekici), gemi kaptanı tarafından akdedilen römorkaj sözleşmesinin ise gemi donatanını (çektiren) bağlayıp bağlamayacağı meselesi, TTK'da yer alan (donatan ve kaptana ilişkin) özel düzenlemelerin yanı sıra TBK'daki temsile ilişkin genel hükümler doğrultusunda çözüm bulur[254].

---

252 Burada brokerlerin hizmet akdinde olduğu gibi bağımlı bir hukuki ilişkiye girdiğinden bahsedilemez. Ancak müvekkillerinden aldıkları talimatlar doğrultusunda hareket ettikleri göz önünde tutulduğunda, nispi bir bağımsızlıklarının bulunduğu söylenebilir. Yani broker ilke itibariyle bağımsızdır ancak bu bağımsızlığı mutlak nitelikte olmayıp sözleşme hükümleri ve/veya müvekkilinin (çekici/çektiren) talimatlarıyla sınırlanmaktadır.

253 Navlun sözleşmesi bakımından aynı yönde bkz. Aytekin, "*Broker*", 1968-1969.

254 Anglo-Amerikan Hukuku'nda da gemi kaptanının gemi donatanı adına, römorkör kaptanının ise römorkör donatanı adına bağlayıcı römorkaj sözleşmesi akdedip akdedemeyeceği meselesi genel temsil hukuku (*the principles of agency*) ilkeleriyle çözümlenmekte ve sözleşmeyi akdeden kişinin temsil yetkisi varsa sözleşmenin geçerli olacağı kabul edilmektedir. Bu çerçevede bir gemi donatanının herhangi bir yetkili temsilcisi, ister fiili temsil yetkisine (*actual authority*) isterse görünürdeki yetkiye (*apparent authority*) sahip olsun, söz konusu sözleşme donatanı bağlar. Görünürdeki yetkiden (*apparent authority*) kasıt, gemi donatanı ile akdi ilişkiye girmek isteyen tarafın, makul bir değerlendirmeyle muhatap olduğu kişinin donatanı temsil yetkisini haiz olduğu sonucuna varmasıdır. İşvereni tarafından özel olarak yetkilendirilmiş olup olmadığına bakılmaksızın işverenin yönetimi, tutumu veya sair davranışları nedeniyle makul bir şekilde yetkilendirildiği anlaşılan çalışanların görünürdeki yetkiye (*apparent authority*) sahip olduğu kabul edilir ve bu

Gemi henüz bağlama limanında bulunduğu sırada kaptanın yapmış olduğu hukuki işlemler donatanı bağlamaz; meğerki, kaptan kendisine ayrıca verilmiş özel bir yetkiye dayanarak hareket etmiş veya borç, diğer bir özel borçlandırıcı sebepten doğmuş olsun (TTK m. 1103/1). Dolayısıyla kural olarak bağlama limanında kaptanın yapacağı römorkaj sözleşmesi donatanı bağlamaz. Bağlama limanında akdedilen römorkaj sözleşmesinin donatan adına hüküm ve sonuç doğurabilmesi için kaptanın bu hususta ayrıca yetkilendirilmiş olması gerekir.

Geminin bağlama limanı dışına bulunduğu süreçte kaptanın kanuni yetkileri TTK m. 1104'te ele alınmıştır. TTK m. 1104/1 uyarınca; gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptan, bu sıfatla, geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufları üçüncü kişilerle donatan adına yapmaya yetkilidir (TTK m. 1104/1). Görüldüğü üzere kaptanının yetkileri bağlama limanı dışına çıkıldığında genişlemektedir.

TTK m. 1104/1 hükmünden hareketle, gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptanın temsil (römorkaj sözleşmesi akdetme) yetkisi sınırlanmamışsa ve römorkaj işlemi yolculuk bakımından gerekliyse, kaptanın römorkaj sözleşmesi yapmaya yetkili olduğu sonucuna ulaşılmaktadır[255]. Bununla birlikte, kaptanın kanuni yetkileri değerlendirilirken "*Kaptanın donatana karşı hak ve yükümlülükleri*"ni düzenleyen TTK m. 1110 hükmü de göz önünde bulundurulmalıdır. Zira bu hüküm kaptanı "*şartlar elverdikçe*" bütün önemli işlerde donatandan talimat istemekle yükümlü tutmaktadır.

çalışanlar işverenleri adına hareket ederse yaptığı işlemler işvereni bağlar. Temsil yetkisini var olup olmadığının tespiti bakımından özellikle şu hususlar önem taşır: (l) Tarafların durumu, birbirleriyle ilişkileri ve içinde bulundukları işin niteliği. (2) İcra edilen işin genel teamülleri, ilgili işteki özel teamüller ve ilgili tarafların iş yöntemleri. (3) Konunun niteliği, işlem veya sözleşmenin yerine getirileceği koşullar ve gerçekleştirilecek işlem veya sözleşmenin uygunluğu, makul olup olmadığı (*propriety or reasonableness of the act or contract*). Söz konusu hususlar somut olaya eşlik eden tüm koşullar ışığında yorumlanmalı ve temsil yetkisinin var olup olmadığı değerlendirilmelidir. Bkz. Parks/Cattel, *Law of Tug*, 31; Kovatz, *Law of Towage*, 20-26; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 5-6; White, *Maritime Law*, 520; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 276.

255 Polonya Deniz Ticaret Kanunu'nda (KMP) seferin güvenliği gerektiriyorsa gemi kaptanının römorkaj hizmeti alabileceğine dair özel bir düzenleme mevcuttur (m. 79/2-3). Polonya hukuk doktrininde de römorkaj sözleşmesi akdetmenin kaptan için bir yetki olmasının yanında, seferin güvenliğinin sağlanması bakımından aynı zamanda bir yükümlülük olduğu ifade edilmektedir. Bkz. Zdzislaw Brodecki, "The Shipmaster's Functions in Polish Law", içinde *Ship Master*, ed. Hugo Tiberg, (Stockholm 1991), 15.

TTK m. 1110/2 uyarınca kaptan; donatana geminin durumu, yolculuk sırasında meydana gelen olaylar, yaptığı sözleşmeler ve açılan davalar hakkında düzenli şekilde bilgi vermekle yükümlü olduğu gibi "*şartlar elverdikçe*" bütün önemli işlerde donatandan talimat istemek zorundadır. Dolayısıyla römorkaj hizmetinin alınması gerekse de kaptan öncelikle donatana bu durumu haber vererek ondan talimat beklemelidir[256]. Günümüzdeki teknolojik olanaklar kaptanın istisnai durumlar dışında donatanla iletişim kurabilmesini, ondan emir ve talimat alabilmesini mümkün kılmaktadır. Bu nedenle kaptanın donatandan habersiz böyle bir akdi ilişkiye girmesi uygulamada pek de karşılaşılması muhtemel bir durum değildir[257]. Ancak şartların donatandan talimat almayı elvermediği istisnai durumlarda, kaptanın seferin güvenliğini sağlamak adına römorkaj sözleşmesi yapma yetkisinin bulunduğu kabul edilmelidir (TTK m. 1104/1; m. 1110).

İlke itibariyle donatan, kaptanın kanundan doğan yetkilerini sınırlayabilir (TTK m. 1106); ancak teknik hususlar bu ilkenin dışında kalmaktadır[258]. Zira bahsi geçen yetkiler kaptana kanun tarafından sadece donatanın menfaatlerini korumak için değil gemideki can ve malların emniyeti için de tanınmıştır[259]. Bu sebeple kaptanın yetkileri sınırlanmış olsa dahi donatana ulaşılamadığı veya buna zaman bulunmadığı bir durumda, seferin güvenliği amacıyla imza edilen römorkaj sözleşmesi donatanı bağlar. Nitekim uygulamada görülme ihtimali olan da bu son durumdur. Limana girmeden önce yapılan planlamada römorkaj talebi olmamasına karşın limana girildikten sonraki şartlar gereğince römorkaj ihtiyacı belirebilir. İşte bu tip durumlarda karar alma ve icraya geçirme süresi oldukça kısa olduğundan, kaptan doğrudan liman başkanlığı ve römorkaj şirketi ile irtibata geçerek talepte bulunabilir. Gerçekleşmesi muhtemel bir diğer senaryo ise, donatan ile çekici arasında bir römorkaj sözleşmesi kurulduktan ve operasyon başladıktan sonra ilave römorkör gereksiniminin ortaya çıkmasıdır. Bu durumda da

---

256 Aynı yönde bkz. Cafer Sadık Akyol, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022), 123.

257 Günümüzde teknolojinin ileri bir seviyeye gelmesi sayesinde, kaptanın donatanın rızasını almaksızın sözleşme akdetmesinden kaynaklı uyuşmazlıklara pek rastlanmamaktadır. Kaptan karşısına çıkan olağanüstü durumları donatan veya temsilcisine derhal bildirerek ivedi bir şekilde ne yapması gerektiği hususunda talimat alabilmektedir. Gerçekten de kaptanların eğitim düzeyi ve tecrübesi dikkate alındığında, donatanın izni olmaksızın römorkaj sözleşmesi akdetmeye yeltenmeleri pek olası değildir. Nitekim son yıllarda bu yöndeki uyuşmazlıklar gündemi pek meşgul etmemektedir. Bkz. Bishop, "Tug and Tow", 510-511; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 14 vd.

258 Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 3. Bası, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1970), 357; Cenk Murat Ersözlü, *Kaptan'ın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu*, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2000), 146; Akyol, *Kaptan*, 132.

259 Okay, *Deniz Ticareti-I*, 357; Ersözlü, *Kaptan*, 146; Akyol, *Kaptan*, 132.

donatandan talimat almayı beklemek gemiyi tehlikeye atabileceğinden, kaptanın doğrudan talepte bulunabileceği kabul edilmelidir[260].

Römorkör kaptanının doğrudan çektirenler ile akdi ilişkiye girmesi pek ihtimal dahilinde değildir. Uygulamada kaptanın gördüğü işlerin römorkörün sevk ve idaresi ile ilgili teknik işlerle sınırlı kaldığı anlaşılmaktadır. Römorkör kaptanı teknik bir personel olup doğrudan römorkajın icrasında yer alan, ticari operasyonlara müdahili olmayan bir görevlidir. Römorkörün ticari operasyonları, donatan şirketin organları veya ilgili işlemler bakımından atadıkları temsilciler vasıtasıyla yürür. Dolayısıyla römorkör kaptanının donatan ve temsilcileri dururken çektirenler ile römorkaj sözleşmesi akdetmesi ne kendisinden beklenir ne de kendisi inisiyatif alarak böyle bir sözleşme imzalar. Diğer taraftan limanlarda verilen hizmetlerin niteliği ve kapsamının standartlaştığı, sunulan hizmetler karşılığında alınacak ücretlerin de tarife esasına göre belirli olduğu ve römorkör donatanının üçüncü kişilerle sözleşme yapma zorunluluğunun bulunduğu göz önüne alındığında, bir ihtimal kaptan sözleşmeyi imza etmiş olsa dahi donatanın buna sonradan muvafakat vermemesi de çok olası bir ihtimal değildir. Zaten liman römorkörlerinin kaptanları liman sahasında çalıştığından, TTK m. 1104 hükmündeki ihtimalin onlar adına gerçekleşme ihtimali pek yoktur. Bu ihtimal esas itibariyle açık deniz römorkörlerinde çalışan kaptanlar için söz konusu olabilir. Liman sahasında ise konu yine TTK m. 1103 hükmü çerçevesinde belirleneceğinden, bu kural da özel bir yetki verilmedikçe kaptanın yapmış olduğu sözleşmenin römorkör donatanını bağlamayacağını ortaya koymaktadır.

Kaptanın yaptığı yetkisiz işlemler hakkında yetkisiz temsile ilişkin genel hükümler (TBK m. 46, m. 47) geçerlidir[261]. Bu çerçevede kaptan ile sözleşme imzalayan taraf bu işlemin geçersiz olmasından doğan zararın giderilmesini kaptandan talep edilebilir (TBK m. 47/1, c.1). Kaptan işlemin yapıldığı sırada karşı tarafın, kendisinin yetkisiz olduğunu

---

260 Nitekim 19.09.2024 tarihli ve 2187670 sayılı Bakanlık Makam Oluru ile 01.01.2025 tarihinde yürürlüğe giren ve halihazırda yürürlükte bulunan Kılavuzluk ve Römorkörcülük ile Palamar Hizmetlerinin Ücretleri Hakkında Yönerge'nin 5. maddesi, "*…. Ancak gemi kaptanı tarafından yazılı talep yapılarak ilave römorkör istenmesi halinde ilave römorkör ücrete tabidir. Kaptanın "Gemi kaptanı tarafından manevra sırasında ilave römorkör talebi yapılmıştır.- Additional tug was requested by the Master." yazılı talebi İdare veya liman başkanlığı denetimi için saklanır*" hükmünü ihtiva etmektedir.

261 Kerim Atamer, "Gemi Adamları"na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu-2. Bölüm", *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 8, (2013): 463-464; Ersözlü, *Kaptan*, 148; Akyol, *Kaptan*, 123; Yunus Alhan, "Gemi Kaptanının Türk Ticaret Kanunundan Kaynaklanan Yetki ve Görevleri ile Hukuki Sorumluluğu", *AkdHFD*, 13/1 (2023): 580.

bildiğini veya bilmesi gerektiğini ispat ederse, kendisinden zararın giderilmesi istenemez (TBK m. 47/1, c.2).

1. 8. 3. Sözleşmenin Şekli

Türk ve Alman Hukuklarında, borçlar hukukunun genel ilkesi olan şekil serbestisine (*formfrei*) uygun olarak römorkaj sözleşmesinin geçerli olarak kurulabilmesi herhangi bir şekle tâbi tutulmamıştır[262]. Sözleşmenin sözlü veya elektronik ortamda yapılabilmesine dâhi cevaz verilmektedir. Tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarıyla römorkaj sözleşmesi kurulmuş olur. İrade beyanları açık veya örtülü olabilir[263].

İlke itibariyle sözleşmenin kurulabilmesi için, akdin esaslı unsurları üzerinde anlaşılması gerekli ve yeterlidir. Buradan hareketle, çekicinin römorkajı; çektirenin ise römorkaj ücreti ödemeyi karşılıklı olarak taahhüt etmesi durumunda römorkaj sözleşmesi kurulmuş sayılır. Öte yandan, tarafların iradi olarak römorkaj sözleşmesini şekle bağlı tutmaları da mümkündür. Bu son hâlde, belirlenen şekilde yapılmayan sözleşme tarafları bağlamaz (TBK m. 17/1).

Liman römorkajında çekici mesleği gereği römorkajı yerine getirdiği gibi bunu ilan da etmektedir. Hâl böyle olunca kendisine karşı yapılan öneri makul süre[264] içerisinde reddedilmedikçe, TBK m. 503 hükmü uyarınca römorkaj sözleşmesi kurulmuş sayılır. Bununla birlikte liman idaresinden gerekli izinlerin alınması, liman işleyişi ve trafiği sebebiyle çekicinin kendisine belirli bir saat dilimi tahsis etmesi gerektiğinden, römorkaj sözleşmesi kurulmuş sayılsa da sözleşmenin ifasının başlayabilmesi için çekiciden geri bildirimde bulunulması beklenir.

---

262 Max Mittelstein, *Das Recht der Binnenschiffahrt*, (Leipzig 1918), 20; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht,* HGB § 556, Rn. 24; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* s. 78.
İngiliz ve Amerikan Hukuku'nda da römorkaj sözleşmesi şekle tabi değildir, sözlü olarak da kurulabilir. Genel prensiplere uygun olarak akdin temel unsurları olan icap (*offer*), kabul (*acceptance*) ve değerlendirme (*consideration*) safhalarının varlığı gerekli ve yeterlidir. Bkz. Bucknil, *Tug and Tow*, 14; Parks/Cattel, *Law of Tug*, 34; Kovatz, *Law of Towage*, 18-19; Stover, "Towage Contracts", 39; Hara, *Shipping Law*, 457; Roberts, "Introduction to Towage", 434. Uygulama için ayrıca bkz. *John W. Stone Oil Distrib., L.L.C. v. Penn Mar., Inc.*, Civil Action No. 17-4942 Section: M (5) (E.D. La. Nov. 16, 2018).

263 Römorkörün gemiyi yedeğe alması, halatın alıp verilerek römorkaj bağlantısının kurulması gibi işlemler kanımızca sözleşmenin örtülü olarak kurulduğuna işaret eder. Aynı yönde bkz. Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* 78.

264 Her ne kadar TBK m. 503'de "*derhal*" reddedilmedikçe ifadesi yer alsa da bunun "*makul süre içerisinde*" şeklinde yorumlanmasının uygun düşeceği kabul edilmektedir. Bkz. Eren, *Borçlar Özel*, 712.

Kanuni bir zorunluluk bulunmamakla birlikte, römorkaj sözleşmesinin yazılı şekilde yapılmasında pratik ve hukuki yararlar bulunmaktadır. Buna karşın römorkaj koşullarını baştan sonra müzakere etmek ve her bir römorkaj faaliyeti için ayrı ayrı sözleşme hazırlamak hem çekici hem de çektiren yönünden işlevsel değildir. Nitekim uygulamada taraflar, bünyesinde yüksek ekonomik değeri ve önemli hukuki sonuçları barındıran bu sözleşmeyi, matbu formlar eliyle icra etmektedir. Bu noktada karşımıza römorkajın uygulama alanına göre iki temel form çıkmaktadır. Bunlardan ilki standart römorkaj şartları içeren formlardır. Daha çok liman römorkajında kullanılan bu şartlar önceden ilan edilen tarifeler ile birlikte römorkaj hizmeti talep eden çektirenlere sunulmaktadır. İkincisi ise açık deniz römorkajının koşulları göz önünde bulundurularak tasarlanmış olan tip sözleşmelerdir. Bir sonraki başlıkta bahsi geçen şartlar ve tip sözleşmeler incelenecektir.

1. 9. Römorkaj Sözleşmesi Akdedilirken Kullanılan Standart Şartlar, Tip Sözleşmeler ve Genel İşlem Koşulu Niteliği

1. 9. 1. Standart Römorkaj Genel Şartları

Römorkaj faaliyetlerinin gelişimiyle birlikte, sözleşme koşullarının standartlaşmasına yönelik çalışmalar başlamıştır. Römorkaj ilişkisinin standartlaşması amacıyla ilk somut adımlar İngiltere'de ortaya çıkmış ve taraflar arasındaki yükümlülükleri ve sorumlulukları belirleyen "*Birleşik Krallık Standart Römorkaj ve Diğer Hizmetler Şartları*" (*UK Standard Conditions for Towage and Other Services*) adı altında birtakım şartlar yayınlamıştır. Römorkör donatanlarının sorumluluklarını hafifletme olanağı tanıyan bu şartlar, İngiliz limanlarında oldukça rağbet görmüş, daha sonraki süreçte tüm dünyaya yayılmıştır.

Günümüzde bazı ülke limanlarında söz konusu şartlar hemen hemen aynen uygulanmaktadır[265]. Nitekim Türk limanlarında kullanılan sözleşmelerde Birleşik Krallık Birleşik Krallık RGŞ'ye atıf yapılmakta ve/veya bu şartlarda yer alan sorumsuzluk klozları kullanılmaktadır[266]. Birleşik Krallık RGŞ'nin aynen uygulanmadığı ülke

---

265 Örneğin, İran Ulusal Petrol Şirketi, Kharg Adası'ndaki römorkaj faaliyetlerinde bir dönem Birleşik Krallık RGŞ'yi kullanmıştır. Bkz. *The Borvigilant v. Romina G.* (2003), EWCA Civ 95.

266 Tarifelerde yer alan hükümler için bkz. KEGM Tarifesi, m. 1.4.3; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 1.3.11; Marmaris Liman Hizmetleri Tarifesi m. 1.3.10. Örnek hizmet talepleri formları için bkz. Sanmar Römorkaj ve Palamar Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi; Gisaş Tuzla Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi.

limanlarının dahi bu şartlardan tamamen bağımsız olduğu söylenemez. Çünkü bu şartlar liman römorkajı sahasında o kadar çok yer edinmiştir ki artık sektör uygulaması haline gelmiştir. Gerçekten de güncel römorkaj hukuku, standart şartlarda yer alan hükümlerden bağımsız düşünülemez. Diğer ülke limanlarında kullanılan genel şartlarda birtakım tadiller ve uyarlamalar yapılmış olsa da Birleşik Krallık RGŞ ile aralarında akrabalık bağları vardır. Bu ilişki sebebiyle günümüzde römorkaj hizmetlerini sağlayan şirketlerin sundukları şartlar arasında önemli benzerlikler oluşmuştur.

Çalışmanın bu kısmında genel bir fikir vermesi amacıyla, önemli denizci ülkelerden bazılarının kullandığı şartların içeriği ve ele aldığı klozlar genel hatlarıyla ortaya konulacaktır. Önemle belirtelim ki çalışmada bu başlık altında detaylı olarak ortaya konulanların dışındaki genel şartlara da yer verilmiştir. Özellikle Doğu Kanada RGŞ[267], Fransız RGŞ[268], Hollanda RGŞ[269] ve Japon RGŞ[270] çalışmanın geneline yaygın şekilde işlenmiştir. Ülkelerce kullanılan tüm şartların ayrı başlık altında verilmesi olanağı bulunmadığından, bahsi geçen ülke uygulamaları dipnotlarda sunulmuştur.

1. 9. 1. 1. Birleşik Krallık Römorkaj Genel Şartları

1920'li yıllarda İngiliz limanlarında kullanılan şartların olduğu bilinmektedir. Bu şartlar göz önünde tutularak İngiliz Römorkör Donatanları Birliği (*British Tugowner's Association*) ve Denizcilik Odası'nın (*Chamber of Shipping*) müşterek çabalarıyla 1933 yılında Birleşik Krallık RGŞ (*UK Standard Conditions for Towage and Other Services*, "UKSCT") adı altında römorkaj sözleşmesi şartları kurumsal bir kimliğe kavuşmuştur[271]. Şartlar zaman içerisinde değişen koşullar, yüksek mahkemelerin verdiği kararlar ve

---

267 Birçok yönden Birleşik Krallık RGŞ'yi yansıtan Doğu Kanada Standart Römorkaj Şartları (*Eastern Canada Standard Towing Conditions*, "ECTOW"), Kanada'nın doğu kıyısında ve Büyük Göllerde kullanılmak üzere Kanada Denizcilik Federasyonu tarafından yayınlanmıştır. Mevcut uygulamada en güncel sürümü olan 2015 tarihli formlar kullanılmaktadır. Doğu Kanada RGŞ, on iki maddeden oluşmaktadır.

268 Fransız RGŞ (*Conditions Générales De Remorquage Portuaire Des Entreprises Françaises*), Fransız Römorkör Donatanları Birliği (APERMA) tarafından Fransız limanlarının yanı sıra nehirler ve kanallarda kullanılmak üzere hazırlanmıştır.

269 Hollanda RGŞ (*Dutch Harbour Towage Conditions*), 2007 yılında hazırlanmıştır ve dokuz maddeden oluşmaktadır.

270 Japon RGŞ (*General Towage Conditions*), Japon Liman Römorkörü Donatanları Birliği (*The Japan Harbour Tugowners' Association*) tarafından tanzim edilmiş olup en son 1974 yılında güncellenmiştir.

271 Michael Bundock, *Shipping Law Handbook*, 5th Edition, (London: Routledge, 2011), 570; White, *Maritime Law*, 522; Van Hooydonk, *ETA*, 37.

hukuk politikaları çerçevesinde muhtelif revizyonlara uğramıştır. Bu noktada özellikle 1974, 1986 ve 2024 yılı revizyonları önem taşır[272].

Her ne kadar 1986 yılındaki Revizyon[273] ile sorumluluk rejiminde bir miktar esneme sağlanmış olsa da Birleşik Krallık RGŞ çekici lehine tek taraflı koruma (*one sided protectionist*) sağlamayı hedef tutan bir anlayışla tasarlanmıştır[274]. Şartların 1986 versiyonu uzun bir süre yürürlükte kalmış ve nihayet 2024 yılında tekrar revizyona gidilmiştir. Bu şartlar esas itibariyle liman ve (göl, nehir, kanal gibi) iç suyolu römorkajında kullanılmaktadır[275]. Birleşik Krallık RGŞ'nin çekiciler lehine olması, büyük ölçüde, çektirenlerin karşı tarafı seçme veya sözleşme koşullarını müzakere etme şansına sahip olamamalarından kaynaklanmaktadır[276].

2024 Birleşik Krallık RGŞ, dokuz maddeden teşekkül eder. Birinci maddede, şartlarda geçen kavramların tanımları yapılmıştır. İkinci maddede (*joint and several application*), çektirenin tahsis olunan (çarterer) olduğu durumlar kast edilerek şartların

---

272 Esas itibariyle son kapsamlı revizyon 1974'te yapılmış, ardından 1986 yılında o dönemde şartlara yansıtılması gerekli görülen Birleşik Krallık mevzuatı ışığında bir güncelleme yapılmıştır. 1986 RGŞ'de kullanılan bazı ifadeler, İngiliz Milletler Topluluğu'ndaki (özellikle Kanada, Yeni Zelanda ve Avustralya'daki) bazı römorkaj şirketlerinin 1974 RGŞ'yi kullanmaya devam etmesine yol açmıştır. Bahsi geçen ülkeler dışında 1986 RGŞ'nin genel bir kabul gördüğü, farklı yargı alanlarındaki mahkemeler nezdinde de anlaşıldığı söylenebilir. Bununla birlikte, 1986 RGŞ başta otomasyon, elektronik sistemler ve dijitalleşme olmak üzere çağdaş uygulamaların getirdiği düzene yabancı kalmıştır. Dolayısıyla 1986 RGŞ birçok yönden iyi işlese de modernizasyona ihtiyaç duyulmuştur. İngiliz Römorkör Donatanları Birliği, 2023 yılında şartları müzakere etmek üzere bir panel oluşturmuş ve P&I Kulüpleri, önde gelen uluslararası firmalardan kıdemli avukatlar, Birleşik Krallık Deniz Ticaret Odası ve Birleşik Hakemler Kurumu (*Chartered Institute of Arbitrators*) gibi önemli temsilcilerle şartları tartışmış ve geniş kapsamlı çalışmalar neticesinde 2024 Birleşik Krallık RGŞ ortaya çıkmıştır. 2024 değişiklikleri ile ilgili detaylı açıklama için bkz. Explanatory Notes, *2024 Revision of UK Standard Conditions for Towage and Other Services,* 2-7.

273 Revizyonun gerçekleşmesinde İngiliz ve Amerikan mahkemelerinin kısıtlayıcı yorumları ve bazı idari makamların müdahaleleri etkili olmuştur.

274 Birleşik Krallık RGŞ'de sorumluluk rejimi zararın sebebinden bağımsız olarak belirli istisnalar dışında çektirenin sorumluluğu esasına dayanmaktadır. Bkz. Birleşik Krallık RGŞ m. 4.

275 Birleşik Krallık RGŞ'nin nadiren de olsa açık deniz römorkajı faaliyetlerinde de kullanıldığı görülmektedir. Çin uygulaması için bkz. Lianjun, "Towage", 566.

276 Birleşik Krallık RGŞ "*kabul et ya da terk et*" ("*take it or leave it*") temelinde kendileriyle akdi ilişkiye girmek isteyen tarafa sunulmaktadır. Söz konusu şartlar, çekicinin menfaatlerini korumak üzere kaleme alınmıştır. Nitekim çekicinin sorumluluğunu kaldıran ve sınırlayan birçok kayıt içermektedir. Bu özellikleri Birleşik Krallık RGŞ'nin (Drakon Kanunları'na atfen) Drakon Standart Şartları (*Draconian Standard Form*) olarak anılmasına yol açmıştır. Bkz. Rainey, *Law of Tug and Tow*, 55. Çekicilerin perspektifinden ise konu daha başka biçimde açıklanmaktadır: Birleşik Krallık RGŞ, sigortacıların çekicilere teminat sağlaması için gerekli yasal güvenceleri sağlar ve böylelikle römorkaj hizmetleri makul koşullarda sunulabilir hale gelir. Şartlar ayrıca taleplerin hızlı bir şekilde sonuca bağlanabilmesi amacıyla tasarlanmıştır, bu da hem sigortacılar hem de sigortalıların menfaatinedir. Dolayısıyla şartlarda yer alan ifadelerin amacının net bir şekilde ortaya konması önemlidir. Bkz. Nick Dorman, "Foreword", içinde *2024 Revision of UK Standard Conditions for Towage and Other Services,* 1.

hem tahsis olunan hem de gemi donatanı (tahsis eden) bakımından bağlayıcı olduğu ve şartlardan doğan yükümlülüklerden müşterek ve müteselsilen sorumlu sayılacakları belirtilmiştir. Üçüncü madde (*provision that tug is servant of tow*), römorkaj sırasında römorkörün ve römorkörde çalışanların, yedekteki geminin adamı sayılacağını ortaya koymuştur. Dördüncü madde (*liability*), sorumluluk ve muafiyet rejimini ele almaktadır. Beşinci madde (*substitution of tug and agency*), ikame römorkör kullanabilme serbestisini düzenler. Altıncı madde (*salvage and limitation*), kurtarma hizmetinin verilmesinden kaynaklı olarak kurtarma ücreti talep hakkı ile şartları dahilinde sorumluluğu sınırlandırma hakkını saklı tutulmaktadır. Yedinci madde (*force majeure and delay*), bir dizi mücbir sebep halinden (savaş, buzlanma, terör, isyan, sabotaj, grev vb.) kaynaklı durumlara ve gecikmelerden doğan sorumluluğa yönelik muafiyetleri düzenler. Sekizinci madde (*Himalaya clause*), şartlarda yer alan savunma imkânlarından çekicinin adamları ve temsilcilerinin de yararlanacağını hükme bağlamıştır. Böylelikle doğrudan aleyhlerinde dava açılması engellenerek onlara koruma sağlanmıştır. Dokuzuncu madde (*governing law and jurisdiction*), uygulanacak hukuku ve yetkili mahkeme seçimini konu almaktadır.

Önemle belirtilmelidir ki Birleşik Krallık RGŞ genel uygulamaya uygun şekilde tarafları tacir olan (*business-to-business*) römorkaj işlemleri dikkate alınarak hazırlanmıştır. O sebeple çektiren tarafın tacir olmadığı durumlarda, geçerli yargı bölgesindeki tüketici mevzuatı dikkate alınarak şartlarda herhangi bir değişiklik yapılıp yapılmayacağı değerlendirilmelidir[277].

1. 9. 1. 2. Alman Römorkaj Genel Şartları

Son sürümü 2015 tarihli olan Alman RGŞ (*Allgemeine Schlepp-Bedingungen*, "ASB"), Alman limanlarında ve iç suyollarında kullanılmak üzere hazırlanmış dokuz maddeden teşekkül eden şartlardır. Birinci maddede (*Begriffsbestimmungen*), şartlarda geçen kavramların tanımları yapılmıştır. İkinci maddede (*Erbringung von Leistungen*), römorkaj hizmetine ilişkin esaslar ortaya konulmuştur. Üçüncü madde (*Weitere Pflichten zur sicheren Leistungserbringung*), römorkaj hizmetlerinin emniyetli şekilde icrası için taraflara ilave yükümlülükler getirmektedir. Dördüncü madde (*Vergütung*), römorkaj ücretini ele almaktadır. Beşinci madde (*Haftung des Kunden*), çektirenin (müşteri)

277 Explanatory Notes, *2024 Revision of UK Standard Conditions for Towage and Other Services*, 7.

sorumluluğunu; altıncı madde (*Haftung des Schleppunternehmers*) ise çekicinin (römorkaj şirketi) sorumluluğunu düzenler. Yedinci madde (*Freistellung*), çekicinin sorumluluktan muafiyetini düzenler. Sekizinci madde (*Rechtswahl und Gerichtsstand*), hukuk seçimini ve yetkili mahkemeyi ele almaktadır. Dokuzuncu madde (*Deutsche Fassung*), İngilizce (ve diğer diller) için çevrilen metinler ile Almanca metin arasında bir tereddüt durumunda Almanca metne öncelik verileceğini ifade eder.

Alman RGŞ'nin birçok standart şartın aksine oldukça dengeli bir sorumluluk rejimine sahip olduğu görülmekle birlikte, yine de çekici (römorkaj şirketi) lehine ağır basan yönlerinin fazla olduğu söylenebilir[278].

1. 9. 1. 3. İskandinav Römorkaj Genel Şartları

Danimarka, Norveç ve İsveç limanlarında kullanılmak üzere, ilk olarak 1959 yılında yayınlanan İskandinav RGŞ (*Scandinavian Tugowners Standard Conditions*) 1974 ve 1985 yıllarında tadil edilmiştir. Şartlar üç madde ve hukuk seçimi klozundan ibaret olup esas itibariyle tarafların sorumluluklarını ortaya koymayı hedef gütmüştür. Çekici (römorkaj şirketi) ekseninde ele alınmış olan İskandinav RGŞ'nin ilk maddesi tanımlara (*Definitions*), ikinci maddesi çekicinin sorumluluğuna (*The company's liability towards the Hirer*) ve üçüncü maddesi çektirenin sorumluluğuna (*The Hirers liability towards the company*) ayrılmıştır. Üçüncü maddenin ardından yetkili hukuk seçimi klozu gelmektedir[279]. Bu kloz için ayrıca maddelendirme veya başlıklandırma ihtiyacı duyulmamış, şartların sonuna ilave edilmiştir.

İskandinav RGŞ'nin Birleşik Krallık RGŞ'ye nazaran daha dengeli bir sorumluluk rejimi tercih ettiği görülmekle birlikte, çekici lehine ağır basan yönlerinin fazla olduğu söylenebilir[280].

---

278 Detaylı inceleme için bkz. 3.3.3.2. (Alman Hukuku).

279 Hükme göre, anlaşmazlık halinde, Danimarka (Norveç/İsveç) Hukuku uygulanır. Buradaki yetkili hukuk şüphesiz çekicinin bulunduğu yere ve dolayısıyla tabiiyetine göre seçilecektir. Diğer bir ifadeyle hükümde yer alan üç hukuk sistemi aynı anda veya sırasıyla uygulanmayacak, çekici zaten bulunduğu ülkeye göre bunlardan birisini önceden seçip formlarına yerleştirmiş olacaktır. Sonuç olarak İskandinav RGŞ'de hüküm bulunmayan hususlar, ilgili ulusal hukukun genel hükümleri dairesinde çözümlenmiş olacaktır.

280 Çekicinin sorumluluğunu ele alan ikinci madde üç fıkradan oluşmaktadır. İlk fıkra uyarınca; çekici (*company*), çekicinin idaresinde olan birisinin kusuru veya ihmali (*fault or neglect*) bulunmadıkça, çektirenin (*hirer*) römorkaj hizmetleri ile bağlantılı olarak uğradığı zararlardan sorumlu tutulamaz. Bununla birlikte, çekicinin (*company*) idaresinde sayılmasına karşın römorkör kaptanı veya mürettebatının kusuru veya ihmalinden (*fault or neglect*) dolayı, çekici (*company*) sorumluluk taşımaz. Bu klozda esasında sorumluluktan kurtulma imkânı yaratılmış, kaptan ve mürettebatın

1. 9. 2. Tip Sözleşmeler

Açık deniz römorkajının teknik gelişimi ve bu alandaki yeni deneyimler, açık deniz römorkajının ayrı bir sektör olarak ortaya çıkmasını, akabinde de taraflar arasındaki anlaşmaların standartlaştırılması ihtiyacını doğurmuştur[281]. Açık deniz römorkajı, liman römorkajından birçok yönüyle ayrılmaktadır[282]. Dolayısıyla liman römorkajındaki genel şartların açık denizlerde icra edilen römorkaja intibak edilmesi mümkün olmamıştır. Hal böyle olunca, açık deniz römorkajına özel standart bir sözleşme oluşturmaya yönelik çalışmalar başlamış, en nihayetinde de BIMCO (*Baltic and International Maritime Council*) ve ISU (*The International Salvage Union*)'nun işbirliği ile TOWCON ve TOWHIRE formları ortaya çıkmıştır. Römorkaj ilişkisi süresince sıklıkla karşılaşılan sorunlardan hareketle uzun deneyimler sonucu oluşan ve bundan sonra tezahür etmesi muhtemel olan uyuşmazlıkları çözebilecek şekilde kaleme alınan formlar, taraflara ciddi kolaylık sağlamaktadır. Söz konusu formlar, değişen ve gelişen ihtiyaçlar karşısında yenilenmektedir. Nitekim formların ilk metinleri 1985 yılında yayınlanmış, ardından 2008 ve 2021 yıllarında revize edilmiştir.

---

kusurundan dolayı çekicinin (*company*) sorumlu olmayacağı kayıt altına alınmıştır. İkinci maddenin ikinci fıkrası uyarınca çektiren (*hirer*); römorkör kaptanından, mürettebatından, kılavuz kaptandan veya çekicinin (*company*) hizmetindeki herhangi birinden hiçbir hâl ve koşulda (*in any case*) uğranılan zararların tazminini isteyemez. Böylece kılavuz kaptan ve çekicinin (*company*) hizmetinde çalışan diğer personel lehine sorumsuzluk kaydı genişletilmiştir. İkinci maddenin üçüncü fıkrası uyarınca, çekicinin (*company*) sorumluluğu her hâlde 100.000 SEK'i geçmeyecektir. Böylelikle çekicinin (*company*) sorumluluğuna gidilse dahi sorumluluk azami bir miktar ile sınırlanmış olmaktadır.
Çektirenin (*hirer*) sorumluluğunu ele alan üçüncü ve son madde iki fıkradan oluşmaktadır. Çektiren, kendisinin ve kendisi adına hareket eden birisinin kusuru veya ihmalinin bulunmadığını ispat etmedikçe, römorkaj hizmeti ile bağlantılı olarak çekicinin (*company*) uğradığı tüm zararları tazmin edecektir (İskandinav RGŞ m. 3/1). Römorkaj hizmeti ile bağlantılı olarak üçüncü şahıslara verilen zararlardan çekici (*company*) sorumlu tutulursa, çektiren (*hirer*), çekicinin (*company*) ödediği miktarları tazmin edecektir; meğerki çektirenin (*hirer*) vermiş olduğu zararlar çekicinin (*company*) sorumlu olduğu başkaca bir sebepten kaynaklansın (İskandinav RGŞ m. 3/2).

281 Denizcilik sektörünün küresel olmasına bağlı olarak farklı ülkelerin tabiiyetinde bulunan taraflar römorkaj sözleşmesi kapsamında bir araya gelmekte ve hukuki ilişkiye girmektedir. Her bir sözleşmenin ayrı ayrı baştan sona hazırlanması ise pratik ve uygulanabilir bir çözüm değildir.

282 Liman römorkajından farklı olarak açık denizlerde römorkaj şirketleri arasında bir rekabet ortamı bulunmakta ve taraflar şartları müzakere edebilmektedir. Dolayısıyla salt çekici lehine bir sözleşmenin akdedilmesi o kadar da kolay olmamaktadır.

TOWCON ve TOWHIRE formlarında tarafların sorumlulukları nispeten dengelidir[283] ve bu nedenle sektörde yaygın olarak kullanılmaktadır[284]. Bu iki form arasındaki en büyük fark, ücretin tayin edilme esasıdır. TOWCON'da römorkaj ücreti götürü olarak (*lump sum*) kararlaştırılırken, TOWHIRE günlük ücret esasına (*daily rate basis*) dayalıdır. Taraflar hizmetin içeriğini ve maliyetleri öngörebiliyorlarsa genellikle TOWCON formunu tercih etmekte, aksi ihtimalde ise TOWHIRE formunu kullanmaktadırlar[285]. Bunun dışındaki maddi hükümler (*substantive provisions*) büyük ölçüde ayniyet taşır. Ancak yine de sözleşme içeriğine dahil edilebilecek bazı klozlar ile bu iki form arasında ciddi farklılık yaratılabilir.

TOWCON ve TOWHIRE formları klasik BIMCO sözleşme formatında iki bölüm hâlinde ele alınmış, üç adet de sözleşme eki (*Annex* A-B-C) hazırlanmıştır. Birinci bölümde tarafların doldurması gereken kutucuk ve boşluklar (*Box Layout*) bulunmaktadır. İkinci bölümde ise birinci bölümle de bağlantılı olan sözleşme hükümlerinin ele alındığı görülmektedir[286]. Formlarda yer alan matbu kayıtların yanına, taraflarca arızi kayıtlar ilave edilerek sözleşmenin geliştirilmesi mümkündür[287]. EK A, römorkörün özelliklerini (*Tug Specification*); EK B, yedeğin özelliklerini (*Tow Specification*) ve EK C, römorkör çeki donanımını (*Inventory of Towing Gear*) ayrıntısıyla ortaya koyabilecek şekilde hazırlanmıştır. Sözleşmede yer alan kayıtlar arasında bir çelişki yaşanması durumunda, I. BÖLÜM'de yer alan hükümler; II. BÖLÜM

283 Zararın hangi sebepten ve kimin kusuruna dayalı olduğundan bağımsız olarak her birinin kendi zararına katlanması (*konock-for-knock*) esasına dayalı bir sorumluluk rejimi söz konusudur. Yine bu rejimde taraflar, üçüncü kişilere karşı tazmin ettikleri meblağları birbirine rücu etmeyeceklerini de taahhüt ederler (*mutual waiver of recourse*).

284 Söz konusu formlar ilk yayınlandığında Uluslararası Kurtarma Birliği (*International Salvage Union*), Avrupa Römorkör Donatanları Birliği (*European Tugowners Association*) ve BIMCO tarafından taraflara tavsiye edilmiş ve formlar büyük bir destekle doğmuştur. Daha sonra sektörde de karşılık bulmuş, aksayan, tereddüt uyandıran ve demode kalan kısımlar revizyona uğrayarak formların sürekli talep görmesi sağlanmıştır. Bkz. Rainey, *Law of Tug and Tow*, 86 vd.; Lianjun, "Towage", 567.

285 Lianjun, "Towage", 567.

286 Birinci bölümde; sözleşmenin tarafları (*Tugowner/Hirer*) ve tarafların işyerleri, yedeğin (*tow*) ismi ve özelliklerine ilişkin bilgiler, römorkörün ismi ve özelliklerine ilişkin bilgiler, römorkajın başlayacağı ve sona ereceği yer, verilecek hizmetlerin kapsamı, römorkaj ücreti ve ödeme koşulları, yolculuk rotası, bekleme süreleri (*free time*) ve kançelo tarihi, gecikme ücreti, fesih ücreti, faiz, mali teminat, hukuk seçimi ve tahkim klozu ile ilave klozlara yönelik sözleşme hükümleri, taraflarca doldurulmak üzere boş bırakılmıştır. İkinci bölümde ise, birinci bölüm ile bağlantılı olarak tarafların hak, yükümlülük ve sorumlulukları detaylı olarak ortaya konulmuştur.

287 Nitekim TOWCON 2008 (I. Bölüm, 41. Kutucuk); TOWHIRE 2008 (I. Bölüm, 44. Kutucuk); TOWCON 2021 (I. Bölüm, 39. Kutucuk) ve TOWHIRE 2021 (I. Bölüm, 40. Kutucuk) taraflarca kararlaştırılan ilave klozların numaralarını belirtmek üzere ayrılmıştır.

ve EKLER (A-B-C)'de yer alan hükümlere nazaran üstün tutulacaktır[288]. Bu kural esas itibariyle elle yazılmış özel ifadeleri, matbu nitelikteki genel geçer ifadelere tercih eden, onlara üstünlük tanıyan İngiliz Hukuku'ndaki kabulü yansıtmaktadır.

BIMCO'nun hazırladığı formlar dışında, belirli ülke ve bölgelerde de tarafların kendi ihtiyaç ve talepleri doğrultusunda kullanıldıkları formlar mevcuttur. JAPAN SHIPPING EXCHANGE tarafından hazırlanan ve Japonya'da kullanılan NIPPONTOW ile Çin Halk Cumhuriyeti'nde kullanılan CHINATOW buna örnek olarak gösterilebilir.

Daha seyrek bir uygulama da olsa, yukarıda anılan formların dışında, römorkaj şirketlerinin kendi politikaları doğrultusunda hazırladıkları "*şirket içi sözleşmeler*" ("*in-house contract"*) de bulunmaktadır[289]. Bahsi geçen sözleşmeler, şirketlerin edindikleri tecrübe ve bilgi birikimlerinden hareketle, tesis etmeye çalıştıkları kurumsal kimlik, hizmet standardı ve beklentilerini yansıtacak şekilde oluşturulmaktadır. Bununla birlikte, şirket içi sözleşmeler de bir ölçüde TOWCON ve TOWHIRE formlarından yararlanılarak hazırlanmaktadır. Dolayısıyla söz konusu sözleşmelerin yerleşik uygulamalardan tamamen farklı olduğu söylenemez.

1. 9. 3. Standart Römorkaj Genel Şartları İçeren Sözleşmeler ile Tip Sözleşmelerin Genel İşlem Koşulu Niteliği

1. 9. 3. 1. Standart Römorkaj Genel Şartları İçeren Sözleşmelerin Genel İşlem Koşulu Niteliği

Liman römorkajı sözleşmesinin içeriğini belirleme serbestisi büyük ölçüde sınırlanmaktadır. Zira liman römorkajı sözleşmeleri iltihaki nitelikte olup koşulları çekiciler tarafından tek taraflı olarak dayatılmaktadır. Standart römorkaj şartları içeren liman römorkajı formları çekici lehine düzenlemeler içermekte, çektiren tarafın bunları müzakere imkânı da olmamaktadır. Ancak Türk Hukuku (ve birçok modern hukuk sistemi) bakımından, genel işlem koşulları denetimi ile taraflar arasında bir denge tesis edilmektedir[290].

---

288 Bu hüküm, ayrıca numaralandırılmış bir kloz şeklinde değil, birinci bölümün sonunda, taraf imzalarının yer aldığı kutucukların hemen üzerinde bağımsız şekilde ifade edilmiştir.

289 White, *Maritime Law*, 522.

290 Nitekim İngiliz Hukuku'nda da Birleşik Krallık RGŞ içeren römorkaj sözleşmelerinin 1977 tarihli Haksız Sözleşme Şartları Kanunu (*Unfair Contract Terms Act*) kapsamında korunduğu ifade edilmektedir. Bkz. Kovatz, *Law of Towage*, 10-14; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 275.

TBK anlamında 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 (TBK m. 20). Bu çerçevede liman römorkajı sözleşmeleri de kanunun kapsam, yorum ve içerik denetimine tâbi olacak ve sözleşme hükümleri değerlendirilirken TBK'nın 20. ilâ 25. maddeleri arasındaki düzenlemeler göz önünde bulundurulacaktır.

1. 9. 3. 2. Tip Sözleşmelerin Genel İşlem Koşulu Niteliği

Açık denizde icra edilecek römorkaj faaliyetlerine ilişkin tip sözleşmeler ise römorkaj şirketleri veya liman idareleri tarafından değil, donatanların kurduğu birlikler (BIMCO, JAPAN SHIPPING EXCHANGE vb.) tarafından hazırlanmıştır. Üstelik bu formlar, taraflar arasında bir denge gözetilerek hazırlanmaktadır. Kanunun sözüne sıkı sıkıya bağlı kalındığında, TBK m. 20/1'de yer alan "……*düzenleyenin,…….tek başına hazırlayarak*" ifadesinden hareketle, yalnızca düzenleyenin taraf olduğu sözleşmeler bakımından genel işlem koşulunun söz konusu olabileceği yorumu yapılabilir. Bu yorum biçimiyle de açık deniz römorkajı uygulamasında kullanılan tip sözleşmelerin genel işlem koşulu olarak değerlendirilmesi mümkün olmayabilir. Ancak bu yorum biçimi kanımızca çok sağlı sonuçlar vermez. Her ne kadar TBK'nın lafzı ilk bakışta bu yönde bir izlenimi oluşturuyorsa da üçüncü kişilerce hazırlanan genel işlem koşullarının kullanılmış olmasının, sözleşmeyi TBK'da öngörülen denetimin kapsamı dışına çıkarmayacağı kabul edilmelidir[291]. Bu itibarla TOWCON, TOWHIRE, NIPPONTOW, CHINATOW gibi formlarla akdedilen sözleşmelerin de genel işlem koşulları denetimine tabi olduğunu ifade etmek gerekir[292].

---

[291] Kanunun bu ifadesinden hareketle sözleşmeyi hazırlayanın mutlaka sözleşmenin taraflarından biri olması zorunluluğunun bulunmadığı, buradaki ifadenin geniş kapsamlı düşünülmesi gerektiği ve sözleşme tarafı olmayan üçüncü bir kişi ya da kuruluş tarafından da genel işlem koşullarının oluşturulabileceği doktrinde kabul edilmektedir. Bkz. Yeşim Atamer, "Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi-TKHK m. 6 ve TTK m. 55, F. 1, (f) ile Karşılaştırmalı Olarak", içinde *Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları ve Sempozyumu Bildiriler–Tartışmalar*, (Ankara: BTHAE 2011), 15; Murat Aydoğdu, "6098 sayılı Türk Borçlar Kanununda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Konu Bakımından Uygulama Alanı", *DEÜHFD*, 13/2 (2011): 15; Bilgehan Çetiner/Andreas, Furrer/Markus Müller-Chen, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık 2021), 134; Hilal Yüksel Maamer, *Genel İşlem Koşullarında Kapsam (Yürürlük) Denetimi*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2023), 61.

[292] Gemi inşa sözleşmeleri bakımından aynı yönde bkz. Aslıhan Erbaş Çelikel, *Gemi İnşa Sözleşmesi*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık 2013), 53.

1. 9. 3. 3. Tarafları Tacir Olan Sözleşmelere Genel İşlem Koşullarının Uygulanması

Römorkaj sözleşmesinin taraflarının istisnai bazı durumlar dışında tacir olduğu bilinmektedir. Hâl böyle olunca tarafları tacir olan römorkaj sözleşmelerine, genel işlem koşulları denetiminin ne surette etki edeceğinin üzerinde durulması gerekmektedir. TBK'da genel işlem koşullarının uygulaması bakımından kişi veya konu yönünden herhangi bir ayrıma gidilmemiştir. Buradan hareketle söz konusu hükümlerin lafzi yorumla her türlü sözleşme ilişkisine uygulanabileceği sonucuna varılabilirse de taraflarının tacir olduğu durumlarda çekincesiz bir şekilde bunu söylemek kolay olmayacaktır. Zira ticari niteliği haiz iş ve işlemleri, TBK m. 20-25 hükümleri ile hâkimin müdahalesine olabildiğince açık hale getirmek ticari piyasadaki dengeyi de ortadan kaldırabilir[293].

Gerçekten de TBK'daki genel işlem koşulları denetiminin mutlak olarak uygulanması gerek TTK'daki pozitif düzenlemeler gerekse kanunun ruhu ve ticaret hukukunun genel ilkeleri ile çelişki yaratabilir. Nitekim basiretli bir iş adamı gibi hareket etme yükümlülüğü (TTK m. 18/2), taciri akdedeceği sözleşmelere yönelik objektif bir sorumluluk altına sokar[294]. Tacir, düşüncesizlik veya deneyimsizliğine dayanamaz. Basiretli bir iş adamı gibi davranma yükümlülüğü buna engel teşkil eder[295].

Tüketicilere nazaran daha fazla iş tecrübesine sahip tacirlerin, genel işlem koşulu içeren sözleşmelerin kurulmasına alışık olması ve bunların içeriğine dair bilgisinin

---

293 O. Gökhan Antalya, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (İstanbul: Legal Yayıncılık, 2107), 410; Pınar Akan, "The Effect of the Arbitration Clause Incorporated in a Bill of Lading to Third Persons", içinde *Maritime Law in Motion*, ed. Proshanto Kumar Mukherjee/Jr. Mejia/Q. Maximo/Jingjing Xu, (Switzerland: Springer, 2020), 11; Oğuz Ersöz, "Genel İşlem Koşullarının Kişi Bakımından Uygulama Alanı ve Tacirler Hakkında Uygulanması", *İstanbul Aydın Üniversitesi HFD*, 3/1 (2017): 94; Cansu Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, (Ankara: Adalet Yayınevi 2022), 102.

294 *"...Mahkemenin de kabulünde olduğu üzere uyuşmazlık ticari nitelikteki kredi ilişkisinden kaynaklanmakta olup, tüketici yasası kapsamı dışındadır. Mahkemece taraflar arasındaki sözleşme tip sözleşme olarak kabul edilerek bu sözleşmede davacı yan aleyhine konulan muhtelif masraflar, erken kapama komisyon ücreti, dosya masrafı gibi kalemlerin genel işlem koşulları uyarınca yazılmamış sayılması gerektiği belirtilmiş ise de taraflar tacir olup 6102 sayılı TTK'nun 18/2 maddesi uyarınca her tacirin ticaretine ait bütün faaliyetlerinde basiretli iş adamı gibi hareket etmesi gerekir. Her ne kadar 6098 sayılı TBK'nun 20 ila 25. maddeleri arasında düzenlenmiş olan genel işlem koşullarına ilişkin hükümler tacirler yönünden de uygulanabilirse de TTK 18/2. maddesi hükmü karşısında tacirler bakımından genel işlem koşullarının uygulanıp değerlendirilmesinde her somut olayın özelliğine göre daha dikkatli davranılması gerekmektedir...."*.[*Y.19.H.D., 2016/15462 E. , 2018/713 K., 19.02.2018 T.*].

295 Erbaş Çelikel, *Gemi İnşa Sözleşmesi*, 53; Akan, "Arbitration Clause", 11; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 101.

bulunması beklenir[296]. Özellikle römorkaj koşulları gibi belirli bir branşa ilişkin olarak sürekli kullanım halinde olan genel işlem koşulları açısından bu konuda tereddüt etmemek gerekir[297]. Dolayısıyla denizciliğin mutad uygulamalarından biri konumundaki römorkaj bakımından, artık sektör şartı haline gelmiş sözleşme koşullarının sürpriz bir şart niteliğinde olduğu yönündeki iddialara şüpheyle bakılmalıdır.

Römorkaj sözleşmesinin tarafları arasında bir pazarlık gücünün ve müzakere kabiliyetinin olmadığını veya sözleşmenin bir taraf lehine/karşı taraf aleyhine koşullar getirdiğini her durumda kabul etmek de doğru değildir. Özellikle açık deniz römorkajı, serbest piyasa şartlarında sözleşme müzakerelerinin yapıldığı, tarafların belirli ölçüde pazarlık gücüne sahip olduğu ve ayrıca sözleşme koşullarının da dengeli ve adil olduğu bir alandır. Bir önceki başlıkta detaylı olarak incelendiği üzere, BIMCO tarafından hazırlanan TOWCON ve TOWHIRE formları, açık deniz römorkajı uygulamaları, tarafların durumu ve müşterek menfaatleri dikkate alınarak çok titiz bir çalışma sonucunda hazırlanmıştır. Bu gerçeği göz ardı ederek genel işlem koşulları denetiminin sözleşmeye müdahale etmesi ise bu dengeyi bozabilir.

Diğer taraftan tacirler arası işlemlerde genel işlem koşulu içeren sözleşmeler kullanılması halinde, tacirlerin hiçbir şekilde korunmaya gereksinim duymayacağını söylemek mümkün değildir[298]. Zira her iki tarafı tacir olan sözleşmelere de bazı durumlarda müdahale edilmesi ihtiyacı doğabilir[299]. Tacirlerin de piyasa aksaklığı gibi birtakım nedenlerle pazarlık edemediği durumlar yaşanabilir. Dolayısıyla tacirlerin tek yanlı sözleşmelere maruz kalabileceği ihtimali göz ardı edilmemelidir[300]. Bu tür durumlarda genel işlem koşulları denetimi yapılması, adil ve ekonomik açıdan etkin bir sözleşme içeriği temin etmek açısından önemlidir[301]. Özellikle liman römorkajı

---

296 Yeşim Atamer, *Tacirlerin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunması Yolları*, (İstanbul: İTO Yayını, 2001), 10-11.

297 Gerçekten de ticari işletmesi ile ilgili birçok hukuki işleme girişen tacir sıklıkla genel işlem koşulu ihtiva eden sözleşmeler de yaptığından, söz konusu koşulların hüküm ve sonuçlarını öngörebilecek konumdadır ya da olmalıdır. Bu bilgisi sayesinde tacir, sözleşmede belli bir pazarlık gücüne sahip olabilmektedir. Bkz. Yeşim Atamer, *Tacir*, 11; Oğuz Ersöz, "Genel İşlem Koşulları", 96.

298 Yeşim Atamer, *Tacir*, 11; Murat Aydoğdu, "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Kişi Bakımından Uygulama Alanı", *Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi*, 8/Özel Sayı (2013): 603.

299 Yeşim Atamer, *Tacir*, 11; Aydoğdu, "Kişi Bakımından Uygulama Alanı", 603.

300 Yeşim Atamer, *Tacir*, 11; Aydoğdu, "Kişi Bakımından Uygulama Alanı", 603.

301 Yeşim Atamer, *Tacir,* 11.

bakımından çektirenlerin pazarlık güçlerinin pek bulunmadığı ve kendilerine dayatılan şartların da bariz bir şekilde aleyhine hükümler içerdiği bir gerçektir.

Sonuç olarak yürürlükteki mevzuat bakımından, TBK'nın 20. ilâ 25. maddeleri arasındaki hükümlerin tacirleri de kapsadığı[302] ancak TTK'daki düzenlemeler, kanunun genel ruhu ve ticaret hukuku ilkeleri dikkate alındığında, tacirler arasındaki genel işlem koşulları denetiminden geçirilen işlemlere, tüketici işlemlerine nazaran daha az müdahalede bulunulması gerektiği sonucuna varmaktayız[303]. Nitekim römorkaj sözleşmeleri aşırı korumacı ve müdahaleci yaklaşımlara maruz bırakılırsa, ülkemizdeki uygulama, römorkaj sözleşmelerine ilişkin dünya uygulamasından ve denizcilik teamüllerinden ciddi şekilde farklılaşabilir. Bu itibarla Almanya'da olduğu gibi tacirler için ayrı rejim olması ve somut ilişkinin şartları bağlamında bir değerlendirme yapılmasının *de lege ferenda* en doğru çözüm olacağı kanaatindeyiz[304].

1. 9. 3. 4. Atıf Yoluyla Dahil Edilen Standart Römorkaj Koşullarının Bağlayıcılığı

Römorkaj sözleşmelerinin bazıları, ilgili standart römorkaj şartlarına sözleşmede açıkça madde madde yer vermek veya sözleşme ekinde belirtmek yerine, daha önce ilan etmiş olduğu koşulları, sözleşmenin bir maddesinde atıf vermek suretiyle metne dahil etmektedir[305]. Bu noktada söz konusu standart koşulların tarafları bağlayıcı olup olmadığı sorunu gündeme gelmektedir. Sözleşmenin taraflarının (genellikle) tacir olması, römorkaj sözleşmelerinin içeriğinin bilinir olması ve denizcilikte bu uygulamaların teamül haline gelmesi gerekçeleriyle, kanımızca bu yönden atıflar tarafları bağlar ve ilgili standart

---

302 Atilla Altop, "Türk Borçlar Kanunu Tasarısındaki Genel İşlem Koşulları", *Prof. Dr. Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof. Dr. Rayegân KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı*, (İstanbul 2007), 256-257; Aydoğdu, "Kişi Bakımından Uygulama Alanı", 592; Umut Yeniocak, "Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Genel İşlem Koşullarının Yargısal Denetim", *TBB,* 107, (2013): 88; Ece Baş, "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda Genel İşlem Koşulu Kavramı ve İçerik Denetimi", *Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013), 276; Mehmet Akçaal, "Borçlar Kanununun Genel İşlem Koşullarına Dair Hükümleri Hakkında Bir İnceleme", *Gazi HFD*, 18/1 (2014): 52.

303 Aynı yönde bkz. Yeşim Atamer, *Tacir*, 11 vd.; Antalya, *Borçlar Genel*, 410-411; Aydoğdu, "Kişi Bakımından Uygulama Alanı", 597-598; Yeniocak, "Genel İşlem Koşulları", 88.

304 Aynı yönde bkz. Yeşim M. Atamer, "Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi", *HPD,* 4, (2005): 110; Antalya, *Borçlar Genel*, 410-411; Nil Kula Değirmenci, *Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021), 56-58.

305 Bu madde genellikle sözleşmenin son kısmında yer almakta olup "*bu sözleşmede hüküm bulunmayan hallerde Birleşik Krallık/Almanya/Hollanda/İskandinav RGŞ uygulanır*" şeklinde bir ibare kullanılmaktadır.

şartlar sözleşme metnine dahil olmuş sayılır[306]. Netice olarak Türk Hukuku bakımından, Birleşik Krallık RGŞ'ye yapılan atıfların bağlayıcı olduğu sonucuna varılmaktadır. Birleşik Krallık RGŞ'de yer alan hükümlerle tarife ve sözleşmedeki diğer hükümler çatıştığı takdirde ise tarife ve sözleşme hükümlerine öncelik verilmesi gerekir.

Daha önce de ifade edildiği üzere Birleşik Krallık RGŞ 2024 yılında köklü bir revizyona uğramıştır. Oysa uygulamada kullanılan matbu talep formlarının bazılarında atıf yapılan şartlar belirli bir tarihe referans vermemekte, şartlar yalnızca ismen yer almaktadır. 2024 revizyonu ile gelen kurallarda zaman bakımından uygulama alanını gösteren bir hüküm mevcut değildir. Birleşik Krallık RGŞ mevzuat hükmü de olmadığından, yeni sürümlerinin eski sürümleri yürürlükten kaldırdığından da bahsedilemez. Ancak güncel sürüm varken eski sürümlerin uygulanması da uygun düşmez. 2024 sürümü yayınlanmadan önce de sözleşmelerde şartların tarihine açıkça yer verilmemekteydi. Nasıl ki bir önceki sürüm yayınlandıktan sonraki yıllarda önceki sürümler (1974 vd.) uygulanmıyorsa, 2024 sürümünden sonra da artık 1986 sürümünün uygulanması uygun düşmez. İlgili sözleşmede, genel şartların tarihi yazmışsa (1986 şeklinde), genel şartlar sözleşme sona veya ekine aynen ilave edilmişse yahut 1986 Birleşik Krallık RGŞ'nin uygulanacağı hususunda anlaşıldığı taraflar iradelerinden ortaya çıkıyorsa, bu sürüm uyuşmazlığa uygulanır. Ancak böyle bir belirleme veya anlaşılma durumu yoksa, kanımızca sözleşmenin akdedildiği andaki en güncel şartların sözleşme hükmü haline geldiğinin kabulü gerekir. Burada belirleyici olan uyuşmazlığın çıktığı tarih değil sözleşmenin yapıldığı tarihtir. Çalışmamızda da önümüzdeki dönemde

---

306 Aynı yönde bkz. Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 58; Yeşim Atamer, *Tacir*, 21; Ali Murat Dizdar, "Genel İşlem Şartları", *Bankacılar Dergisi*, 72, (2010): 90; Ezgi Kutluay, "Türk Borçlar Kanunu'nda Genel İşlem Koşulları", *DEÜHFD,* 19/Özel Sayı (Prof. Dr. Şeref ERTAŞ'a Armağan), (2017): 1400; Doğuş Taylan Türkel, "Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi Üzerine Bir İnceleme" *DEÜHFD,* 21/2, (2019): 730.
Schaps/Abraham da benzer şekilde, açıkça bir itirazda bulunulmadığı sürece standart römorkaj şartlarının sözleşmenin bir parçası haline geldiğini savunmaktadır. Bkz. Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 556, Rn. 24.
Römorkaj şartlarının bağlayıcı olup olmadığı ile ilgili uyuşmazlığa konu olan *Federal Steam Nav. Co. v. Tugs Savannah R.W. Groves*, 305 F. Ek. 1293 (S.D.Ga. 1969) davasında yüksek mahkeme, sözleşmenin çektiren bakımından bağlayıcı olduğu sonucuna varırken temelde iki dayanağı bulunmaktaydı. İlki, dava dosyasında kaptan tarafından imzalanmış (bir tür sorumluluk kaydı niteliğindeki) kılavuzluk klozunu içeren iki adet römorkaj makbuzu mevcuttu. İkincisi, çektirenin hattında görev alan diğer kaptanlar, önceki iki yıllık dönemde standart römorkaj koşulları içeren kopyalardan yirmi tane almışlardı.

yaygın olarak kullanılacağı tahmin edilen şartların en güncel halinin metni dikkate alınmıştır.

1. 10. Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve Özellikleri

1. 10. 1. Hukuki Niteliği

Römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliği, çözüm bekleyen sorunlar içerisinde öncelikle ele alınması gerekenlerdendir. Zira tarafların aralarındaki yükümlülüklerin, hak ve borçların belirlenebilmesi, sorumluluğun kapsamının çizilebilmesi doğrudan hukuki niteliğin tespitine bağlıdır. Buna karşın kanunda özel olarak düzenlenmeyen römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliği konusunda bir ittifak bulunmamaktadır. Deniz ticareti hukuku literatüründe konu tartışılmış ve farklı sonuçlara varılmıştır. Türk ve Alman Hukukları bakımından römorkaj sözleşmesinin mülkiyetin devri veya kullandırma amacı güden bir sözleşme olmadığı açıktır[307]. Zaten doktrinde de odak iş görme sözleşmelerinden üzerinde toplanmıştır. Önemle belirtelim ki doktrinde römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin görüşler çok kapsamlı bir şekilde incelemiştir[308]. Bu çerçevede önceki çalışmalarla tekrara düşmemek adına çalışmamızın bu kısmında, güncelliğini koruyan görüşler genel hatlarıyla ortaya konulacaktır.

1. 10. 1. 1. Görüşler

1. 10. 1. 1. 1. Hizmet Sözleşmesi Görüşü

Anglo-Amerikan Hukuku'nda günümüzde kabul gören görüş, römorkaj sözleşmesinin bir hizmet sözleşmesi (*locatio conductis operis faciendi*, *contract for services*) olduğudur[309]. Amerikan Yüksek Mahkemesi önüne gelen *Stevens v. White City, 1932 AMC 468, 285 U.S. 195 (1932)* davasında, umumi taşıyıcının veya vedia alanın eşya üzerindeki hâkimiyetinin bir benzerinin çekici ve yedek arasında mevcut olmadığı belirtilmiş, çekicinin yedek üzerinde münhasır bir kontrol (*exclusive control*) yetkisinin bulunmadığına dikkat çekilmiştir. Yüksek mahkeme, çekicinin yedek üzerinde, konvoyun manevralarını yönetmek için gerekli olanın ötesinde bir yetkisinin bulunmadığını ifade etmiştir.

---

307 Schlößin, *Schleppvertrag*, 14.

308 Detaylı inceleme için bkz. Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 45-96.

309 Newson, *Towage*, 136; Parks/Cattel, *Law of Tug*, 128; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 3-4; Hare, *Shipping Law*, 467; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 275.

Hukuki niteliği hizmet sözleşmesi olarak kabul edilen römorkaj sözleşmesinde, çekicinin, römorkaj hizmetlerini tamamlamak için gerekli özeni göstermesi gerekli ve yeterlidir. Yoksa bu konuda mutlak (*strict/absolute*) bir sonuç yükümlülüğü altında değildir[310]. Römorkajın tamamlanmasını imkânsız hâle getiren beklenmedik olay veya mücbir sebep gibi nedenlerle römorkajın yarım kalmasından çekici sorumlu tutulamaz[311]. İşin askıya alınması durumunda, çekici mümkünse römorkör ve yedek arasındaki bağlantıyı yeniden tesis etmek ve seferi sürdürmekle yükümlüdür[312].

1. 10. 1. 1. 2. Vekâlet Sözleşmesi Görüşü

Türk Hukuk doktrininde etkisi olan görüş, römorkaj sözleşmesinin hukuken vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunmaktadır[313]. Bu görüşe göre, römorkaj sözleşmesinde asıl öne çıkan unsur bir sonuç değil, özenle yapılan bir çalışma ortaya koyulmasıdır. Ayrıca çekici ile çektiren arasında istihdam ilişkisi de kurulmaz. Burada ancak nispi bağımlılığın varlığından bahsedilebilir. Zira römorkajın ifasında taraflardan birinin diğerinin hâkimiyeti altına girmesi değil, gereken ölçülerde iş birliği ve koordinasyon sağlanması söz konusudur. Doktrinde ileri sürülen bu görüşün yüksek mahkeme nezdinde de benimsendiği görülmektedir[314].

---

310 Bishop, "Tug and Tow", 515-516.

311 *Ward v. McCorcill (The Minnehaha)* (1861) *15 Moo PC 133.*

312 Lianjun, "Towage", 570.

313 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 67; Erdi Konur, *Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluk,* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2017), 74; Hikmet Cem Congar, *Liman ve Yat Limanlarının Hukuki Sorumluluğu ile Sigortaları*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2023), 133.

314 "*..Taraflar arasındaki iş görme sözleşmesi, TBK ve TTK'da düzenlenmemiştir. Bu nedenle öncelikle sözleşmenin hukuki niteliğinin saptanması lazımdır. Türk hukukunda TBK'nin 502/2 maddesine göre, hukuki işlem yahut hukuki işlem benzeri yapılması ile birlikte fiili işlem yapılması, yani maddi anlamda bir işin görülmesi de vekaletin konusunu teşkil edebilir. Böylece Türk hukukunda, römorkaj sözleşmesini de, kural olarak vekalet sözleşmesi kapsamında değerlendirmek gerekir…*" [Yarg.11. HD., 2016/8059 E., 2018/5032 K., 11.7.2018 T.]
Aynı yönde bkz. [Yarg.11.HD., 2020/34 E., 2020/3038 K., 22.06.2020 T.]; [Yarg.11.HD., E. 2016/8059, 2018/5032 K., 11.07.2018 T.]; [İstanbul BAM.14. HD., E. 2018/889, K. 2019/578, T. 18.4.2019].
Yargıtay bazı kararlarında ise römorkaj sözleşmesinin kanunda düzenlenmeyen bir iş görme sözleşmesi olduğundan hareketle vekalet sözleşmesi hükümlerinin uygulanması gerektiğini ifade etmiştir. Bkz. [Yarg.11.HD., E. 2016/9182, K. 2018/4868, T. 27.6.2018]; [Yarg.11.HD., 2020/167 E., 2020/5155 K., 18.11.2020 T.].

1. 10. 1. 1. 3. Navlun Sözleşmesi Görüşü

Anglo-Amerikan Hukuku'nda römorkör ve yedekteki mavnanın aynı kişi tarafından işletildiği[315] ve mavna ile belirli noktalar arasında yük taşınan durumlarda, hukuki ilişkinin navlun sözleşmesine vücut verdiği kabul görmektedir[316].

Alman Hukuku'nda, römorkörün yedekte çekilen gemiyi veya aracı hâkimiyeti altına aldığı durumlarda, yedek üzerindeki yükleri taşıtan ile çekici arasındaki ilişki, navlun sözleşmesi olarak kabul görmektedir[317].

Çin Hukuku'nda bir adım daha ileri gidilerek kanunda özel bir hükme yer verilmiştir. Çin DK m. 164 uyarınca, aynı kişi tarafından işletilen römorkör ve mavnalarla limanlar arasında gerçekleştirilen yük taşımalarının navlun sözleşmesi hükümlerine tabi olduğu düzenlenmiştir.

Yargıtay, römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliğini tartıştığı bir kararında "*kendisine ait hareket gücü ve mürettebatı bulunmayan geminin çekilmesine ilişkin sözleşmenin*" navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koymuştur[318]. Aynı yönde olmak üzere, yedekte çekilen cismin tamamen römorkörün kontrolü altına girdiği durumlarda, doğrudan zilyetliğin çekicide olduğuna dayanılarak

---

315 Mavna römorkör donatanına ait olabileceği gibi üçüncü bir kişiden de kiralanabilir (*bareboat charter* vb.).

316 William E. O'Neil, "Regulated Carriage and Towage Characteristics and Liabilities", *Tul. Mar.LJ*, 3/2, (1978): 249; Rainey, *Law of Tug and Tow,* 4.
Amerikan Yüksek Mahkemesi'nin bu yöndeki kararı için bkz. *Sacramento Navigation Co. v. Salz, 273 U.S. 326, 328 (1927).*
Kanada Yüksek Mahkemesi'nin bu yöndeki kararı için bkz. *Burrard Towing Co. v. Reed Stenhouse Ltd. et al., (1996)* 75 B.C.A.C. 254 (CA).

317 Aşağıda bkz. (1.11.3.1) "*Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliğinin Üstlenilen Römorkaj İşlemine ve Sözleşmeye Göre Değiştiği Görüşü*" başlığı altındaki yazarlar ve mahkeme kararları.

318 "*Davada öncelikli sorun, römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliğinin belirlenmesinde yatmaktadır. Çekilen konumunda bulunan sigortalı OKA isimli tarak gemisinin kendi gemi adamlarının idare ve zilyetliği altında olmadığı gibi, kendi başına hareket kabiliyetinin de bulunmadığı anlaşılmaktadır. Dava konusu olayda olduğu gibi, kendisine ait hareket gücü ve mürettebatı bulunmayan geminin çekilmesine ilişkin sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Kaldı ki, davacı sigorta şirketi de poliçesini nakliyat sigorta poliçesi olarak tanzim etmiş olup, çekilen gemiyi poliçede sigortalı emtia olarak göstermiştir. Bu durumda mahkemece, sigortalı ile davalı arasındaki ilişkinin navlun sözleşmesi olarak kabulü ile TTK'nun 1061 vd. maddeleri uyarınca davalı taşıyanın somut olayda sorumlu olup, olmayacağının değerlendirilmesi ve oluşacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerektiğinden, açıklanan gerekçe ile kararın davalı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir*". [Yarg.11.HD.., E. 2003/11461, K. 2004/5145, T. 10.05.2004].

hukuki ilişkinin bir navlun sözleşmesi teşkil edeceği Türk hukuk doktrininde kabul edilmektedir[319].

Bununla birlikte, eşya taşımayı hedef tutmayan römorkaj faaliyetleri navlun sözleşmesi (*contract of affreightment*) olarak nitelendirilmemektedir[320]. Nitekim Yargıtay başka bir kararında, refakat hizmeti veren römorkörün faaliyetlerinin navlun sözleşmesi olarak kabul edilemeyeceğini ifade etmiştir[321]. Dolaysıyla römorkaj faaliyetlerinin her hâl ve koşulda navlun sözleşmesi sayılacağı savunulan bir görüş değildir.

---

319 Göğer, "Cer (Römorkaj) Mukavelesi", 937; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 67; Tekil, *Kurtarma*, 29; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, 321; Barış Günay, "Towage and Pushing Contracts", içinde *Transport Law in Turkey*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2013), 179. Önemle belirtelim ki anılan yazarlar yalnızca bahsi geçen durumlarda hukuki ilişkinin navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunu kabul etmektedirler, yoksa tüm römorkaj faaliyetlerinin navlun sözleşmesi mahiyetine sahip bulunduğu savunulmamaktadır. Nitekim bu bölümde yer alan ve görüşlerin ortaya konulduğu diğer başlıklarda yazarların hangi görüşleri savunduğu yine dipnotlarda belirtilmiştir.

320 Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 2.

321 "*Dava, davacıya ait geminin ... Boğazından geçişi sırasında davalı kuruma ait römorkör tarafından verilen römorkaj hizmeti sırasında gemide meydana geldiği ileri sürülen hasarın giderilmesi için yapılan harcamaların tazmini istemine ilişkindir. Mahkemece, taraflar arasındaki römorkaj sözleşmesi hukuki niteliği itibariyle navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmiş ve yukarıda özetlenen gerekçe ile davanın kısmen kabulüne karar verilmiştir. Ancak, mahkemece hükme esas alınan ve emsal gösterilen Dairemiz kararında* ***, çekilen konumunda olan geminin kendi gemi adamlarının idare ve zilyetliği altında olmadığı gibi kendi başına hareket kabiliyetinin de bulunmadığı belirtildikten sonra*** *somut olaya uygun olarak kendisine ait hareket kabiliyeti ve mürettebatı olmayan bir geminin römorkör ile çekilmesi ilişkisinin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmesi gerektiği isabetle vurgulanmıştır. Oysa, dava konusu uyuşmazlıkta ... IMO numaralı M/T ... KA isimli geminin ... Boğazı geçişinde almış olduğu eskortluk hizmeti sırasında hareket kabiliyetinin olmadığına dair dosyaya yansıyan bir bilgi bulunmadığından belirtilen Dairemiz ilamı somut olaya emsal teşkil etmemektedir. Bu nedenle, somut olayda taraflar arasındaki ilişkinin bir işgörme ilişkisi olarak belirlenerek 6098 sayılı TBK 502/2 maddesi uyarınca niteliklerine uygun düştükleri ölçüde vekalete ilişkin hükümlerin işbu sözleşme ilişkisi için de uygulanması gerekmektedir. O halde, mahkemece taraflar arasındaki ilişkiye vekalet sözleşmesi hükümleri göz önüne alınarak, 6098 sayılı TBK 115-116 maddeleri de değerlendirilmek suretiyle taraflar arasındaki sorumluluk ve sorumsuzluk anlaşmalarının bu bağlamda irdelenmesi ve sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçe ile hüküm kurulması doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir*." [Yarg.11.HD., E. 2016/9182, K. 2018/4868, T. 27.6.2018].

1. 10. 1. 1. 4. Römorkaj Sözleşmesinin Hukuki Niteliğinin Üstlenilen Römorkaj İşlemine ve Akdedilen Sözleşme Şartlarına Göre Değiştiği Görüşü

Alman doktrini[322] ve uygulaması[323] eski dönemlerden beri römorkaj sözleşmesinin yerine göre farklı hukuki niteliklere bürünebileceğini kabul etmekteydi. Buna karşın Alman yazarlar arasında römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliği ve hukuki niteliğin hangi kıstaslara göre belirlenebileceği yönünden tam bir görüş birliğinin bulunduğunu söylemek mümkün değildir. Özellikle eski dönemlerde ortaya konulan eserlerin bu konudaki tartışmalara geniş yer verdiği ve soruna çözüm bulma amacı taşıdıkları görülmektedir.

Alman Federal Mahkemesi 1956 yılında verdiği bir kararda römorkaj sözleşmesinin hizmet (*Diensvertrag*), eser (*Werkvertrag*) veya navlun (*Frachtvertrag*) sözleşmesi niteliğinde olabileceğini belirtmiş, daha sonra yayınlanan kararlar da bu görüşü yansıtmıştır[324]. Kararın yayınlandığı tarihten sonra birçok yazarın bu görüş etrafında toplandığını söylenebilir[325]. Bu düşünceye göre, sözleşmenin hukuki niteliği, sözleşmenin içeriğine ve hangi amaçla kullanıldığına bakılarak somut koşullarının ayrı ayrı değerlendirilmesiyle tespit edilebilir. Römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliği, römorkörün yedekte çekilen geminin hâkimiyetini (*Obhut*) sağlayıp sağlamadığına göre değişmektedir.

Alman mahkemelerinin, römorkörün yedekte çekilen gemiyi veya aracı hâkimiyet altına aldığı durumlarda, yedek üzerindeki yükleri taşıtan ile çekici arasındaki ilişkiyi

---

322 Schlößin, *Schleppvertrag*, 17-20; Hahn, *Schleppvertrag*, 7-10; Georg Bacmeister, *See- und Binnenschiffahrtsrecht*, (Hamburg: Handfeste, 1927), 90-92; Gerhard Macha, *Der Schleppvertrag des Binnenschiffahrtsrechts*, (Leipzig 1929), 15-27; Mittelstein, *Binnenschiffahrt*, 20.
Eski dönem eserlerde römorkaj sözleşmesinin kira sözleşmesi görünümünde de olabileceğini ifade eden görüşler mevcuttu. Bkz. Bacmeister, *Seechiffahrtsrecht*, 91; Franz Schlegelberger/Rudolf Liesecke, *Seehandelsrecht*, 2. Auflage, Berlin: Franz Vahlen, 1964, HGB § 556, Rn. 52. Ayrıca navlun, eser ve hizmet sözleşmesi arasındaki ayrım bakımından da görüşler arasında birtakım ayrılıklar bulunuyordu.

323 RGZ 112 - 28.10.1925-35/25.

324 BGH 13.03.1956-132/54, NJW 1956, 1065, 106; OLG Saarbrücken, 24.02.2010 - 5 U 345/09; OLG Köln VersR 2004, 1438; OLG Hamm, 21.04.2016 - 18 U 17/14.

325 Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 556, Rn. 24; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 30; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 83-91; Johann Georg Helm, *Frachtrecht*, V. I, 2. Auflage, (Berlin: De Gruyter, 1994), 41; Herber, *Seehandelsrecht*, 235; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 190-193; Jan Erik Pötschke, *"*HGB: Band 7: Transportsrecht- viertes Buch*"*, içinde *Münchener Kommentar zum Handelsgezetsbuch*, ed. Karsten Schmidt/Rolf Herber, 5th Auflage, (München: C.H. Beck Verlag, 2023), HGB § 481, Rn. 22; Hubert Holland, "Zur Haftung des Schleppschiffers", *Transportrecht*, 40/7-8, (2017): 303; Dieter Schwampe, *Transport Law in Germany*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2018), HGB § 246.

navlun sözleşmesi olarak nitelendirdiği görülmektedir[326]. Eğer yedekte çekilen gemi veya araç mürettebatsız ise römorkörün hâkimiyeti altında olduğu kabul edilmektedir. Bu durumda, yedekteki araçta bulunan eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından dolayı, çekiciye, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca başvurulabileceği ifade edilmektedir.

Yedeğin kendi mürettebatının olduğu durumlarda, yedeğin kendi sevk ve idaresini (*selbständiger Leitung*) sürdürdüğü, çekicinin yedek üzerinde etki (*Einflussnahme*) ve hâkimiyetinin (*Obhut*) bulunmadığı, dolayısıyla bu tip sözleşmelerin eser sözleşmesi (*Werkvertrag*) niteliğinde olduğu kabul edilmektedir[327]. Römorkaj konvoyunun yönetimi (*nautische Leitung*) ise römorkör kaptanındadır[328]. Bu tip sözleşmeler esasında A noktasından B noktasına doğru yedeğin çekilmesini konu almaktadır[329]. Ayrıca bu tür bir ilişkide, çekicinin sözleşmenin karşı tarafı olan çektirene bağımlı (emir ve talimat alma) bir şekilde iş görmesi söz konusu değildir[330]. Çekici, bir tehlike ile karşılaşıldığında konvoyu tehlikeden nasıl koruyacağı, yedeği çekerken ve yedeği yanaştırırken, yedeğe manevra yaptırırken nasıl hareket edeceğini kendisi takdir eder[331]. Dolayısıyla çekici bu ihtimalde bağımsız yönetimini (*selbständiger Leitung*) korumaktadır[332].

---

326 BGH 13.03.1956 - I ZR 132/54.
Bu fikir Alman doktrininde de benimsenmektedir. Bkz. Macha, *Schleppvertrag*, 17; Schwampe, *Transport Law*, § 246; Helm, *Frachtrecht*, 41; Herber, *Seehandelsrecht*, 230; Karl-Heinz Thume, "HGB Band 7: Transportrecht: §§ 407-619*"*, içinde *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, ed. Rolf Herber/Christine Schmidt, 4. Auflage, (München: C.H. Beck Verlag 2020), HGB § 407, Rn. 81; Rabe/Bahnsen, Anh. § 481 Rn. 3; Pötschke, *MüKoHGB* § 481, Rn. 22; Holland, "Schleppschiffers", 303.
SCHLÖßİN ise (tarafların açıkça bunu sözleşmede kararlaştırmaları gibi) istisnai bazı durumlar dışında, çekicinin yedekteki mürettebatsız araç üzerinde zilyet olamayacağı gibi aracın teslim alındığından (*custodia*) da bahsedilemeyeceği gerekçesiyle söz konusu sözleşmelerin navlun sözleşmesi kapsamında değerlendirilemeyeceğini savunmuş ve bunların hukuki niteliğinin eser sözleşmesi (*Werkvertrag*) olduğunu ileri sürmüştür. Bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 13 ve 21.

327 Schlößin, *Schleppvertrag*, 14-21; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 34; Schwampe, *Transport Law*, § 246; Helm, *Frachtrecht*, 41; Herber, *Seehandelsrecht*, 230; Thume, *Münchener Kommentar*, HGB § 407, Rn. 81; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, Anh. § 481 Rn. 5; Pötschke, *MüKoHGB* § 481, Rn. 22; Holland, "Schleppschiffers", 303.
Panton teknenin Rhine Nehrinde römorkör tarafından çekilmesi esnasında battığı bir davada Alman İstinaf Mahkemesi, tarafların aralarındaki sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceğini ve sözleşmesinin hukuki niteliğinin eser sözleşmesi olduğunun kabulünün gerekli olduğunu ifade etmiştir. Mahkeme bu davada ayrıca, donatanın sorumluluğunu kaldıran muafiyet klozlarını da geçerli saymıştır. Bkz. OLG Karlsruhe, 16.9.1997 - 8/96 RhSch.

328 Bacmeister, *Seechiffahrtsrecht*, 92.

329 Schlößin, *Schleppvertrag*, 14; Macha, *Schleppvertrag*, 19; Holland, "Schleppschiffers", 303; Mittelstein, *Binnenschiffahrt*, 322.

330 Schlößin, *Schleppvertrag*, 19.

331 Schlößin, *Schleppvertrag*, 19.

332 RGZ 112 - 28.10.1925-35/25; OLG Hamm, 21.04.2016 - 18 U 17/14.

Eğer römorkör yalnızca geminin limana giriş, çıkış veya manevralarında yardımcı olmakla (*unterstützende Leistung*) sınırlı bir görev ifa ediyorsa, hizmet sözleşmesi (*Diensvertrag*) gündeme gelir[333]. Zira bu türden bir sözleşmede, bir öncekinden farklı olarak çekici yedeği belirli bir noktaya (*Bestimmungsorte*) çekmeyi, yani "*sonucu*" ("*Erfolg"*) taahhüt etmemekte, görülecek işlerin kapsamı çektirenin talimatları çerçevesinde şekillenmektedir[334]. Dolayısıyla römorkajın bu türünde sonuç taahhüdü unsuru eksik kalmaktadır[335]. Römorkaj konvoyunun yönetimi (*nautische Leitung*) ise yedekteki gemi kaptanı tarafından sürdürülür[336].

Alman Hukuk doktrini ve uygulamasının römorkaj sözleşmesine ilişkin bu yaklaşımının bir benzeri Türk Hukuku'nda da mevcuttur. *GÖĞER*[337], römorkörün bedel mukabilinde kendi adamlarının muhafazasında bulunan bir gemiyi muayyen bir mahalden diğer bir mahal veya limana çekerek nakletmesini eser sözleşmesi; bunun dışında kalan ve kontrolün yedekte olduğu çekme hizmetlerini hizmet sözleşmesi olarak kabul etmektedir. Yazar, çekilen geminin yükü üzerindeki muhafaza yükümlülüğünün römorköre ait olduğu hallerde, taraflar arasındaki ilişkinin navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunu vurgular. *TEKİL*[338], römorkör kaptanına bağımsız bir yüklenici rolü verildiği takdirde, eser sözleşmesinin mevcut olduğu görüşündedir. Bunun dışında kalan ve kurtarma niteliği de taşımayan römorkaj faaliyetleri ise genel olarak "*hizmet kiralaması*" (*locatio conductio operum*) niteliğindedir. *OKAY*[339], römorkaj sözleşmelerinin normal olarak eser sözleşmesi mahiyetinde olduğunu ancak şartlarına göre hizmet sözleşmesi de olabileceğini belirtir. Yazar, içinde gemi adamı bulunmayan veya çeken geminin adamları tarafından sevk ve idare olunan, onların bakım ve muhafazası altına konulan bir teknenin, çekilmek suretiyle denizde bir yerden diğer bir yere götürülmesini navlun sözleşmesi olarak nitelendirmektedir.

---

333 Mittelstein, *Binnenschiffahrt*, 20; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 34; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht,* Anhang § 481 Rn. 4; Pötschke, *MüKoHGB* § 481, Rn. 22.

334 Schlößin, *Schleppvertrag*, 17-21; Mittelstein, *Binnenschiffahrt*, 20; Holland, "Schleppschiffers", 303; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, Anhang § 556 HGB, Rn. 4.

335 Bacmeister, *Seechiffahrtsrecht*, 92.

336 Bacmeister, *Seechiffahrtsrecht*, 92.

337 Göğer, "Cer (Römorkaj) Mukavelesi", 938-940.

338 Tekil, *Kurtarma*, 29-30.

339 Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku (Navlun Mukaveleleri)*, C. II, 2. Bası, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1971), 8.

1. 10. 1. 2. Değerlendirme

Römorkaj sözleşmesi yapısı itibariyle iş görme borcu doğuran sözleşmelerdendir. Alman Hukuku'ndaki vekalet sözleşmesi ile İsviçre-Türk Hukuku'nda düzenlenen vekalet sözleşmesi arasında farklılıklar mevcuttur[340]. Dolayısıyla iki hukuk sistemindeki hizmet ve vekalet sözleşmelerinin birebir karşılık geldiklerini söylemek mümkün değildir. Her ne kadar Alman doktrini ve uygulaması kendi yasa geleneklerine uygun şekilde römorkaj sözleşmesinin hizmet sözleşmesi (*Diensvertrag*) niteliğinde olabileceğini kabul etse de Türk Hukuku bakımından nitelendirmenin daha farklı yapılması gerekir. Türk Hukuku bakımından çekici ile çektiren arasında bağımlı iş görme veya istihdam ilişkisi kurulmadığından, sözleşmenin hizmet sözleşmesi olarak kabulü mümkün değildir[341]. Römorkajın sevk ve idaresi çektiren tarafından üstlenilmiş olsa ve çekiciye talimat verme yetkisi bulunsa dahi bu durum bağımlı bir ilişki yaratmaz[342]. Burada olsa olsa "*nispi bir bağımsızlık*" gündeme gelebilir. Yani çekici ilke itibariyle bağımsızdır; ancak bu bağımsızlığı mutlak nitelikte olmayıp sözleşme hükümleri ve/veya çektirenin talimatlarıyla sınırlanmaktadır[343].

Römorkaj uygulamasına bakıldığında, römorkajın kontrolünün liman römorkajında genellikle çektirende, açık deniz römorkajında ise genellikle çekicide olduğu görülmektedir[344]. Diğer taraftan römorkaj tekniği ve hizmetleri, römorkajın türüne göre değişiklik göstermektedir. Açık deniz römorkajı birçok durumda belirli iki nokta arasında çekme faaliyetini konu almaktadır. Ancak sabitleme, refakat etme gibi ameliyeler de açık deniz römorkajına eşlik edebilir. Liman römorkajında ise römorkaj

---

340 Alman Hukuku'na (BGB § 662) göre vekâlet, ücretsiz bir iş görme sözleşmesi olup bir iş, ücret karşılığında ifa ediliyorsa vekalet değil, hizmet veya eser sözleşmesi söz konusu olur. Türk Hukuku'nda Alman Hukuku'ndan farklı olarak vekalet sözleşmesinin ücretli olarak yapılması da mümkündür ve bu halde de sözleşmenin niteliği değişmemektedir. Diğer bir deyişle hukukumuzda vekalet sözleşmesi karşılıklı ya da karşılıksız olabilir; eser sözleşmesi ise her halükârda karşılıklı bir sözleşmedir. Hizmet ve vekalet sözleşmesi arasındaki farklar için bkz. Bengi Sayın Korkmaz, *Roma Hukuku'nda Vekâlet Sözleşmesi (Mandatum)*, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2014), 188; Ayşe Ledün Akdeniz, "Vekâlet Sözleşmesine Genel Bir Bakış ve İş Sözleşmesi ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", *Sicil İş Hukuku Dergisi*, 41, (2019): 152-165.

341 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 60.

342 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 73.

343 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 73.

344 Göğer, "Cer (Römorkaj) Mukavelesi", 939. İngiliz, Alman, Amerikan, Azerbaycan, Gürcistan, Moldova, Polonya, Rusya ve Ukrayna uygulamalarının da bu yönde olduğu belirtilmektedir. Bkz. Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 30; Stover, "Towage Contracts", 38; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 193; John A.C. Cartner/Richard P. Fiske/Tara L. Leiter, *The International Law of the Shipmaster*, (London: Routledge, 2009), 266, 385, 526, 593 ve 677; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 39 vd.; Rydlichowska, "Towage Contract", 150 vd.

hizmeti geminin ve limanın niteliğine ve ihtiyaçlarına göre şekillenmektedir. Dolayısıyla tüm römorkaj sözleşmelerini tek bir potada eritebilme olanağı bulunmamaktadır. Römorkaj türleri, taraflar arasındaki hukuki ilişkinin mahiyetini değiştirecek şekilde birbirinden farklı hizmetleri içinde barındırmaktadır.

Liman römorkajı sözleşmesi, çekicinin çektirenin yararına ve iradesine uygun olarak nispeten bağımsız olarak iş gördüğü fakat sonuç rizikosunu üstlenmediği bir sözleşme olarak karşımıza çıkmaktadır. Liman römorkajında verilecek hizmetler çeşitlilik göstermekte ve bu hizmetler büyük ölçüde çektirenin talep ve talimatları doğrultusunda icra edilmektedir. Zira bu türden bir sözleşmede, açık deniz römorkajından farklı olarak edim sonucu (*Erfolg*) değil edim fiili üstlenilmektedir[345]. O hâlde gemilere yanaşma, kalkış, manevra yaptırma, refakat etme gibi klasik liman hizmetlerini konu alan liman römorkajı sözleşmesine vekalet sözleşmesi hükümlerinin (TBK m. 502-514) uygulanması kanımızca en uygun çözüm olarak görünmektedir.

Açık denizde icra edilen örneklerinde görüldüğü gibi römorkaj sözleşmesi yedeğin bir noktadan diğer noktaya çekilmesini konu alıyorsa, borçlanılan iş görme edimi (asli edim), belirli bir iş görme sonucuna (*bestimmten Ziele*) yönelmiş niteliktedir[346]. Dolayısıyla bir yerden başka bir yere çekme sonuç taahhüdü (*Erfolg)* olarak değerlendirilebilir[347]. Zira burada rizikoyu çekici taşımaktadır[348]. Diğer taraftan römorkajın kontrolü (genellikle) çekicide olduğundan, çektirenin talimat vermesinden ve çekicinin bunlara uymasından da bahsedilemez. Burada olsa olsa bir işbirliği yükümlülüğü olabilir. Netice olarak da açık deniz römorkajı sözleşmesine eser sözleşmesi hükümlerinin (TBK m. 470-486) uygulanması kanımızca yerinde olacaktır.

Bununla birlikte, römorkaj sözleşmelerini standart römorkaj koşulları veya matbu sözleşme formlarından ibaret saymak ve hukuki niteliğini de yalnızca buna dayanarak

---

345 Holland, "Schleppschiffers", 303. Edim sonucunun taahhüt edilmemesi demek liman römorkajının amacı belirsiz bir sözleşme olduğu anlamına gelmez. Kuşkusuz her römorkaj sözleşmesinin kendine has bir amacı, hedefi bulunmaktadır. Liman römorkajında bu amaç çoğunlukla geminin limana yükleme/boşaltma, yolcu indirme/bindirmek üzere yanaştırılması yahut limandan ayrılmasını sağlamak üzere kalkış manevralarının, gerekiyorsa refakatin verilmesidir. Tabi çektirenin ihtiyaç ve taleplerine göre farklı amaçlar gündeme gelebilir. Bkz. Püttfürken, *Seehandelsrecht*, 191.

346 Schlößin, *Schleppvertrag*, 21 ve 25; Macha, *Schleppvertrag*, 28-29; Bacmeister, *Seechiffahrtsrecht*, 92.

347 Schlößin, *Schleppvertrag*, 21; Hahn, *Schleppvertrag*, 9-14; Macha, *Schleppvertrag*, 21-29; Mittelstein, *Binnenschiffahrt*, 322.

348 Macha, *Schleppvertrag*, 21; Mittelstein, *Binnenschiffahrt*, 322; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 92.

saptamak doğru olmayacaktır. Netice itibariyle denizcilik şirketlerinin kendileri için hazırladıkları hususi formlar (*in-house*) veya bazı bölgesel, ulusal hatta uluslararası uygulamalar römorkaj sözleşmesine farklı hukuki hüviyet kazandırabilir. Ayrıca su, yakıt, yiyecek tedariki gibi sair yükümlülükler de üstlenilerek kendine özgü bir sözleşme niteliğine de bürünebilir[349]. Zaten uygulamada da römorkaj sözleşmesini konu alan sözleşmelerin birbirinin içine geçecek şekilde ve hukuki niteliğinin ne olduğuna bakılmaksızın, sadece mevcut akdettikleri sözleşme formunun koşulları doğrultusunda değerlendirildiği görülmektedir. Kanaatimizce standart römorkaj şartları eliyle icra edilen mutad liman römorkajı Türk Hukuku bakımından vekalet sözleşmesi; mutad açık deniz römorkajı ise eser sözleşmesi niteliğindedir. Bununla birlikte, her sözleşmenin kendi şartları ışığında ayrı ayrı ve etraflıca bir değerlendirme yaptıktan sonra sözleşmenin hukuki niteliği üzerine bir sonuca varılması uygun olacaktır[350]. Çünkü sözleşmelere konulacak muhtelif hükümlerle hukuki niteliğinde farklılıklar yaratılabilir.

Römorkörün içerisinde olduğu her faaliyet mutlaka römorkaj sözleşmesi olmak zorunda da değildir. Sözgelimi liman sahasında gerçekleşen deniz altı tarama, kablo döşeme yahut mendirek işinde römorkaj hizmeti sunan bir römorkörün faaliyetleri, doğrudan o işin sonucunun taahhüt edildiği bir eser (inşa) sözleşmesi niteliğinde olabilir. Aynı faaliyetler, römorkörün belirli bir zaman üzerine tahsis edildiği, teknik yönetimin römorkör donatanının üzerinde bırakıldığı, ticari yönetimin ise tahsis olunana (çarterer) geçtiği bir zaman çarteri sözleşmesine de konu olabilir[351]. Römorkör ile mavnalarda eşya taşıma faaliyetleri ise navlun sözleşmesi teşkil eder.

---

349 Nitekim Alman Hukuku'nda da genel olarak kabul edilen klasik üçlü tasnifin (eser, vekalet, navlun) modern dönemde yetersiz kalabileceği, römorkajın birbirinden farklı tipte ve sürekli genişleyen uygulamalarının olduğu, bu üç sözleşme türü ile sınırlanamayacak tipte römorkaj sözleşmelerinin ortaya çıkabileceği ifade edilmektedir. Bkz. Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* s. 109.

350 Nitekim eser ve vekâlet sözleşmelerinin birbirinden ayırt edilmesi zamanla daha da güçleşmiştir. Bilhassa artık fiziki olmayan sonuçların da eser sözleşmesinin konusu olabileceğinin kabul edildiği ve günümüzde neredeyse bütün vekâlet sözleşmesi tiplerinin tam iki taraflı sözleşme olarak akdedildiği göz önünde bulundurulduğunda, iki sözleşme arasındaki sınırın iyiden iyiye daraldığı sonucuna varılmaktadır. Öyle ki artık birçok sözleşmeyi saf bir eser veya vekalet sözleşmesi olarak nitelendirmek mümkün olamamaktadır. Vekâlet sözleşmesi olarak nitelendirilen sözleşmede öyle hükümler yer alabilmektedir ki sözleşmeyi eser sözleşmesine veya hizmete yaklaştırmaktadır. Aynı şekilde, eser sözleşmesinde öyle hükümler yer alabilmektedir ki sözleşmeyi satım veya eser olarak nitelendirmek oldukça zorlaşmaktadır. İki sözleşmenin arasındaki farklar ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Zekeriya Kurşat, "Eser ve Vekâlet Sözleşmelerinin Nitelendirilmesi Sorunu ve Nitelendirmenin Hükmü", *İÜHFM,* LXVII/1-2, (2009): 144.

351 Puttfarken de eserinde, römorkörün, yalnız önceden belirlenmiş münferit bir kullanım durumu olmaksızın (*ohne einen festgelegten einzelnen Einsatz*), belirli bir süre üzerine tahsis edildiği

1. 10. 2. Özellikleri

Römorkaj sözleşmesinde, çektirenin ücret ödeme borcu, çekicinin römorkaj yükümlülüğünün karşılığıdır ve iki edim arasında bir karşılılık (*synallagmatic*) ilişkisi bulunmaktadır[352]. Buradan hareketle römorkaj sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu söylenebilir. Sözleşmenin kurulması ile birlikte çekici römorkajı ifa etme, çektiren de ücret ödeme borcu altına girmektedir.

Römorkaj sözleşmesinin geçerli bir biçimde kurulması, tarafların esaslı noktalarda karşılıklı ve birbirlerine uygun irade beyanlarıyla anlaşmasına bağlıdır[353]. Tarafların ayrıca römorkaj bağlantısını tesis etmesi, ücret ödemesi vb. herhangi ilave bir işlem yapmalarına gerek yoktur. Dolayısıyla römorkaj sözleşmesi rızai bir sözleşmedir.

Çekicinin römorkaj hizmetlerine karşılık çektiren, römorkaj ücreti adı altında belirli bir ücret ödemekle yükümlüdür[354]. Çektirenin ücret ödeme borcu sözleşmenin zorunlu (asli) bir unsuru olduğundan[355], römorkaj sözleşmesi ivazlı sözleşmeler kapsamında yer alır.

Römorkaj sözleşmesine ilişkin bir diğer mesele de ani ve sürekli edimli sözleşme tasnifindeki yeridir. Türk hukuk doktrininde konu römorkaj sözleşmeleri özelinde olmasa da eser ve vekalet sözleşmesi bağlamında detaylıca tartışılmıştır. Bu sebeple biz de hukuki niteliğinin çoğu durumda eser veya vekalet sözleşmesi olarak karşımıza çıkan römorkaj sözleşmesini bu bağlamda inceleyeceğiz.

Vekalet sözleşmesinin ani ve sürekli edimli sözleşme ayrımındaki yeri tartışmalıdır[356]. Bir görüş, vekalet sözleşmesinin sürekli borç ilişkisi doğuran bir

---

(*bestimmte Zeit bereitzustelle*) durumlarda, römorkaj sözleşmesinin değil, zaman çarteri sözleşmesinin gündeme geleceğini ifade etmiştir. Bkz. Puttfarken, *Seehandelsrecht,* 191.

352 Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 50.

353 Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 50.

354 Hahn, *Schleppvertrag,* 22; Göğer, "Cer (Römorkaj) Mukavelesi", 938; Bucknil, *Tug and Tow*, 6; White, *Maritime Law*, 514; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 3; Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 50.

355 Hahn, *Schleppvertrag* 22; Göğer, "Cer (Römorkaj) Mukavelesi", 938; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 191; Rydlichowska, "Towage Contract", 148.

356 Borçlunun borçlandığı edim, zaman içerisinde sürekli bir davranışla yerine getirilebiliyorsa sürekli edim; borçlanılan edimin zaman içerisinde tek bir defada yerine getiriliyorsa ani edimli sözleşme söz konusu olur. Ayrım kıstası araştırılırken dikkate alınması gereken edim borcu "*asli edim*" borcudur. Asli edimi, ani edim olan borç ilişkisi ani ifalı borç ilişkisi; sürekli ise sürekli borç ilişkisi olarak anılmaktadır. Yoksa yan borçlar sürekli nitelik arz etseler bile sözleşmeyi sürekli borç ilişkisi hâline getirmezler. Bir borç ilişkisinde asli borçlardan en az birisi sürekli edimi gerektiriyorsa o borç ilişkisi süreklidir. Bkz. Kemal Oğuzman/Turgut Öz, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. I, 15. Bası, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017), 10-13; Necip Kocayusufpaşaoğlu/Hüseyin Hatemi/Rona

sözleşme olduğunu ileri sürmektedir[357]. Buna karşılık bizim de katıldığımız çoğunluk görüş, vekilin iş görme edimine bağlı olarak ani edimli veya sürekli edimli bir sözleşme olarak belirlenebileceği, bunun tespitinin ise somut olayda edimin muhtevasının analiz edilmesiyle mümkün olabileceğini kabul etmektedir[358].

Serozan/Abdülkadir Arpacı, *Borçlar Hukuku Genel Hüküm*, C. I., 7. Bası, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017), 6; Kılıçoğlu, *Borçlar Genel*, 8; Murat Doğan/Gökhan Şahan/İsmail Atamulu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 4. Bası, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2024), 67-68.

Yapma edimlerini de kapsamak üzere buradaki süreklilik, edimin, zaman yönünden hiçbir kesintiye uğramadan, aralıksız ifası anlamında değil; davranışın fiili ve hukuki yönden bütünlük teşkil edecek biçimde uzun bir zaman süresi içinde yerine getirilmesi yönünde anlaşılmalıdır. Bkz. Eren, *Borçlar Genel*, 107.

Doktrinde hâkim görüş, ani ve sürekli edim arasındaki farkın, borçlunun faaliyetlerinin değil, edim sonucunun kıstas alınarak değerlendirilmesi gerektiğini kabul etmektedir. Diğer bir deyişle burada belirleyici olan, alacaklının edime olan menfaatinin bir anda mı yoksa zaman içinde sürekli olarak mı gerçekleştiğidir. Bkz. Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel-I*, 11; Eren, *Borçlar Genel*, 107-108; Özer Seliçi, *Borçlar Kanunu'na Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkilerinin Sona Ermesi,* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1977), 7; Antalya, *Borçlar Genel*, 53. İfanın sürekli olup olmadığının borçlunun faaliyetlerine göre belirlenmesi gerektiği yönünde bkz. Rona Serozan, *Sözleşmeden Dönme,* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007), 171.

357 *GÜMÜŞ*, vekalet sözleşmesinin her zaman için sürekli bir borç ilişkisi yarattığını ifade etmiştir. Yazara göre vekalet sözleşmesinin konusu her daim belirli bir işin görülmesine yönelik "*faaliyette bulunmaktan*" ibarettir. Faaliyet kavramı ise her zaman için asgari dahi olsa bir sürekliliği gerektirir. Bkz. Mustafa Alper Gümüş, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, C. II, 2. Bası, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2012), 188-189.

ERKAN, vekalet sözleşmesinin hukuki nitelik itibariyle sürekli borç ilişkisi doğurduğunu kabul etmekle birlikte, belirli bir işin görülmesine ilişkin olan vekâlet sözleşmelerinin zamana yayılmadığını ve amaçlanan işin görülmesiyle son bulduğunu ifade etmiştir. Yazar, bir şeyin satılması ya da kiralanması konusunda yapılan vekâlet sözleşmelerini, belirli işin yapılmasına ilişkin sözleşmeler bahsinde örnek olarak göstermiştir. Bkz. Vehbi Umut Erkan, "6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Vekâlet Sözleşmesinde Vekâlet Verenin Ücret Ödeme Borcu Dışındaki Diğer Borçları", *AÜHFD*, 62/2, (2013): 442-443.

358 Seliçi, *Sürekli Borç İlişkileri*, 27; Eren, *Borçlar Özel*, 707-708, 719; Akipek, *Alt Vekalet,* 44; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 67-68; Şahin Akıncı, *Vekâlet Sözleşmesinin Sona Ermesi*, (Konya: Mimoza Yayıncılık, 2004), 6; Suat Sarı, *Vekâlet Sözleşmesinin Tek Taraflı Olarak Sona Erdirilmesi,* (İstanbul: Beşir Kitabevi, 2004), 46-48; Türker Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesinde Ücret,* 2. Bası, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2007), 64; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 637; Pınar Altınok Ormancı, *Sürekli Borç İlişkilerinin Haklı Sebeple Feshi*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011), 56; Sinem Taştekin, "Vekilin Vekalet Sözleşmesinden Kaynaklanan Özen Borcu", *İstanbul Medipol Üniversitesi HFD*, 6/2, (2019): 83-105; Barış Demirsatan, *Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Sözleşmenin Haksız Olarak Sona Erdirilmesi*, 2. Bası, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2021), 245-246; Serra Veznedaroğlu, *Vekilin Özen ve Şahsen İfa Borçları*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2024), 41.

KILIÇOĞLU, vekalet sözleşmesinin genellikle sürekli edim borcu doğuran bir sözleşme olduğunu, vekalet sözleşmesinin birden fazla işin görülmesine ilişkin olduğu takdirde sürekli edim borcu doğuran bir sözleşme sayılacağını ifade ermiştir. Bkz. Ahmet Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2019), 539 ve 549.

ARAL/AYRANCI, belirli bir işin görülmesini amaçlayan vekâletler dışında, vekâlet sözleşmesi ile sürekli borç ilişkisine benzer bir ilişkinin doğacağını bkz. Aral/Ayrancı, s. 448. Benzer görüş için bkz. Sera Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesinde Vekilin Özen Borcu ve Bu Borca Aykırılığın Ayıptan Sorumluluğa Yol Açıp Açmayacağı Üzerine Düşünceler", *IV. Borçlar Hukuku Kongresi*, (İstanbul: Aristo, 2023), 5.

Liman römorkajında çekicinin edim borcu, arızi bir davranışla yerine getirilmekte, belirli bazı tekniklerin yerine getirilmesiyle birlikte tamamlanmaktadır. Bu çerçevede hukuki niteliğini vekalet sözleşmesi olarak kabul ettiğimiz liman römorkajı sözleşmelerinin ani edimli sözleşme olarak değerlendirmenin uygun olacağı sonucuna varmaktayız.

Eser sözleşmesi bakımından ani-sürekli edim ayrımını yapmak ise oldukça zordur. Nitekim bu hususta farklı görüşler ileri sürülmüştür. Doktrinde hâkim görüş, eser sözleşmesinin ani edimli sözleşme olduğunu kabul etmektedir[359]. Bu görüşe göre, yüklenicinin gerçekleştirdiği faaliyetlerin zamana yayılması, sözleşmenin uzun süreli olması veya edimin zaman dilimi içerisinde icra edilmesi tek başına sözleşmenin sürekli borç doğuran bir sözleşme olduğu anlamına gelmez. İfa hazırlıkları veya fiilleri borçlu yönünden uzun bir süreyi alsa bile, ifa alacaklı yönünden bir anda ve bir defada gerçekleşiyorsa sürekli edim mevzubahis olmaz[360]. Eser sözleşmesinde ifa, bir sonucun ortaya çıkmasına yönelmiştir ve bu sonucun tecessüm etmesiyle, yani eserin imal edilip teslim edilmesiyle borç ifa edilmiş olacaktır[361]. Yüklenicinin ifaya olan menfaati ancak ifa anında gerçekleşmiş olur. Edim sonucunun gerçekleşmesi, eserin teslimi ile gerçekleşeceğinden, eser sözleşmesinin ani edimli olduğu sonucuna varılmalıdır[362]. Doktrinde azınlıkta kalan görüş, eser sözleşmesinin sürekli bir borç ilişkisi yarattığını savunmaktadır[363]. Bu görüş taraftarları yüklenicinin eseri meydana getirme unsurundan hareket ederek yüklenicinin faaliyetlerinin niteliği gereği zamana yaygın olduğunu kabul etmektedir.

---

359 Turgut Öz, *İş Sahibinin Eser Sözleşmesinden Dönmesi*, (İstanbul: Kazancı, 1989), 20-21; Eren, *Borçlar Genel*, 108; Kılıçoğlu, *Borçlar Özel*, 448; Özlem Tüzüner, "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İşgörme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", *TBBD*, 101, (2012), 176.

360 Eren, *Borçlar Genel*, 107-108.

361 Doktrinde bir kesim eser sözleşmesinde asli edimin "*eserin teslimi*" olduğunu kabul ederken, asli edimi "*sözleşmeye konu eserin yaratılması*" olarak kabul eden yazarlar da bulunmaktadır, Bkz. Herman Becker, "*Eser (İstisna) Sözleşmesi (I)",* çev. Suat Dura, *Yargıtay Dergisi*, 3 (1983): 309; Kılıçoğlu, *Borçlar Genel*, 40-41.
Bazı yazarlar ise, eser sözleşmesinde asli edimin "*eserin meydana getirilerek teslim edilmesi*" olduğunu savunmaktadır. Bkz. Eren, *Borçlar Özel*, 594; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 469; Aral/Ayrancı, *Borçlar Özel*, 369; Gümüş, *Borçlar Özel*, 322-323; Banu Demir, *Sürekli Eser Sözleşmeleri*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020), 19.

362 Öz, *Dönme*, 95-96; Eren, *Borçlar Genel*, 108.

363 Hasan Erman, *İstisna Sözleşmesinde Beklenilmeyen Haller (BK m. 365/2)*, (İstanbul: İstanbul Hukuk Fakültesi Yayınları, 1979), 9-10.

Son yıllarda taraftar toplayan[364] ve Yargıtay[365] tarafından da benimsenen diğer bir görüşe göre ise eser sözleşmesi ani-sürekli karışığı edim içeren bir borç ilişkisi yaratmaktadır. Biz de bu son görüşe iştirak etmekteyiz. Bu sebeple hukuki niteliğini eser sözleşmesi olarak kabul ettiğimiz açık deniz römorkajı sözleşmeleri bakımından menfaatler dengesini göz önünde bulundurularak yerine göre ani edimli yerine göre ise sürekli borç ilişkilerine özgü kurallar uygulanabilmelidir.

1. 11. Römorkaj Sözleşmesinin Benzer Deniz Ticareti Sözleşmeleriyle Karşılaştırılması

1. 11. 1. Gemi Kira Sözleşmesiyle Karşılaştırılması

Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir (TTK m. 1119/1; HGB § 553). Uygulamada kiralayan gemi maliki, kiracı ise gemi işletme müteahhidi olarak karşımıza çıkar[366]. Kiracı, kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, diğer bir deyişle, "*gemi işletme müteahhidi*" (*Ausrüster*)[367] olarak üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır; gemi malikinin donatan sıfatı ise ortadan kalkar (TTK m.1061; HGB § 477). Kiraya verenin asli borcu, sözleşmede belirtilen şartlar çerçevesinde kullanılmak

---

364 Serozan, *Sözleşmeden Dönme*, 475 vd.; Yusuf Büyükay, *Eser Sözleşmesi*, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2013), 37; Emre Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmeleri*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2011), 15. *ALTINOK ORMANCI*, eser sözleşmesinde edimin niteliği gereği ifaya hazırlık hareketlerinin zamana yayılmış olmasının onu ani edimli sözleşmelerden ayıracağını belirtmiştir. Ancak edimin kapsamının ifa edileceği süreye bağlı bulunmadığını ve ifa ile sözleşme sona erdiği için, bu sözleşmenin dar anlamda sürekli borç ilişkisi olarak değerlendirilmesinin de mümkün olmadığını ortaya koymuştur. Netice olarak eser sözleşmesini sürekli benzeri bir borç ilişkisi olarak nitelendirmektedir. Yazar inşaat sözleşmelerinin geçici-sürekli karmaşığı bir özellik taşıdığını da ifade etmiştir. Bkz. Altınok Ormancı, *Sürekli Borç İlişkileri*, 42-43.

365 "*İş görme sözleşmeleri arasında yer alan istisna sözleşmesi genel olarak "ani edimli" sözleşmeler grubunda mütalâa edilmekte ise de, istisna sözleşmesinin bir türü olan inşaat sözleşmelerinde; müteahhidin (emeğe ve masrafa dayanan) edim borcunun genellikle uzun bir zaman süreci içinde yayılmış olmasından dolayı ve edim borcunun bu özelliği yönünden, sürekli borç ilişkilerine özgü kuralların da gözetilmesi gerekir. Kanunda da, istisna sözleşmeleri düzenlenirken, sürekli borç ilişkilerine özgü kurallara yer verdiği görülmektedir. O halde, Hukuk Genel Kurulu kararında da açıkça belirtildiği gibi, inşaat sözleşmeleri "geçici-sürekli karmaşığı" bir özellik taşımaktadır*". YİBGK. E. 1983/3, K. 1984/, T. 25.1.1984. (KİBB.)

366 İstisnai bir uygulama olarak bir geminin kiracısı yapacağı alt kira sözleşmesiyle kiraya veren konumunda olabilir.

367 Alman Hukuku'na özgü olan donatan-gemi işletme müteahhidi ayrımı, HGB a.F.'yi TTK'nın hazırlık sürecinde mehaz alan Türk Hukuku'nda da kendisine yer bulmuştur.

üzere geminin zilyetliğini kiracıya devretmektir[368]. Kiracının zilyetliği doğrudan fakat fer'i niteliktedir.

Uygulamada kullanılan römorkaj sözleşmelerinde, römorkörün kiralanmasını konu alan sözleşmelerle karıştırılabilecek ifadelere ("*let*", "*hire*") yer verilmektedir[369]. Bu tür kavramlar kullanılmasına rağmen, römorkaj sözleşmesi, römorkörün kiralanmasını konu alan bir sözleşme değildir[370]. Römorkaj sözleşmesi kapsamında römorkörün zilyetliği römorkaj hizmetinden yararlanan tarafa geçmez[371]. Römorkaj sözleşmesi, çektiren tarafından talep edilen işlerin görülmesine yönelik bir sözleşmedir[372].

Römorkörün çıplak veya mürettebatıyla kiraya verilmesi imkân dâhilindedir[373]. Ancak römorkörün kiraya verilmesi durumunda ortada bir römorkaj sözleşmesinin varlığından bahsedilemez. Burada artık (çıplak veya donatılmış) gemi kira sözleşmesi söz konusu olur ve hukuki ilişkiye de ona göre muamele edilmesi gerekir[374].

1. 11. 2. Zaman Çarteri Sözleşmesiyle Karşılaştırılması

Zaman çarteri sözleşmesi[375] (*time charter contract, Zeitchartervertrag*), tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir (TTK m. 1131/1). Uygulamada tahsis eden donatan veya gemi işletme müteahhidi, tahsis olunan ise zaman çartereri olarak

---

368 Gemi kira sözleşmesiyle ilgili detaylı inceleme için bkz. Mark Davis, *Bareboat Charters*, (London: LLP, 2000), 31-32; Harvey Williams, *Chartering Documents*, 4th Edition, (London: LLP 1999), 97; Force, Robert/Yiannopoulos, A.N/Davies,Martin, *Admirality and Maritime Law*, (Washington D.C.: Beard Books, 2006), 43; Salih Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, (Ankara: TBB Yayınları, 2016), 29.

369 Türk römorkaj şirketleri tarafından sunulan matbu formlarda da çektireni ifade etmeye yönelik "*kiracı*", "*kiralayan*" vb. ibarelere sıklıkla yer verilmektedir.

370 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 4; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 59.

371 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 4; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 59; Hooper, Chester D./Jeanne-Marie D. Van Hemmen, "Burdens of Proof between Tugs and Tows", *Tulane Law Review*, 70/2-3, (1995-1996): 532; Lianjun, "Towage", 564.

372 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 4.

373 Donatılmış gemi kira sözleşmelerinde (*demise by charter*) gemi, gemi adamları, kumanya ve yakıtıyla birlikte kiracının emrine verilir. Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını (*master and crew*) da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez (TTK m. 1119/2). Sözleşmenin hukuki niteliği, gemi kira sözleşmesi olarak kalmaya devam eder. Detaylı inceleme için bkz. Bkz. Shelldon A. Gebb, "The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis", *Tulane Law Rewiev*, 49/4, (1975): 765.

374 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 37; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 31; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB Anhang § 481, Rn. 6.

375 Fehmi Ülgener, "Zaman Çartereri'nin Gemiyi Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları", *MÜHFHAD*, 10/1-3, (1996): 452; Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 33.

karşımıza çıkar[376]. Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır (TTK m. 1133/1). Geminin ticari yönetimi tahsis olunana (çarterer) aittir (TTK m. 1134/1).

Geminin ticari yönetiminden kasıt, geminin yüke, yolcuya veya tahsis edildiği diğer bir amaca uygun kullanımına yönelik işlerdir[377]. Teknik yönetimse, geminin kullanımı hususunda karar verme yetisini içerir[378]. Bu bakımdan ticari yönetim gemiyi işletenin menfaatine hizmet ederken, teknik yönetim daha çok geminin varlığının korunması ve devam ettirilmesine yöneliktir[379]. Böylelikle geminin kullanımından kaynaklanan iktisadi rizikolar ile teknik idaresinden kaynaklanan sorumluluk tahsis eden tarafından üstlenilirken; tahsis olunan (çarterer) da denizciliğin kendine has rizikolarından kaçınmış olur[380].

---

376 Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalıdır. Doktrinde bir görüş, zaman çarteri sözleşmesini navlun sözleşmesi içerisinde mütalaa etmektedir. Bkz. Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri,* 1; Safa Murat Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, (İstanbul: XII Levha Yayınları, 2017), 44 vd. Aksi görüş ise, zaman çarterinde "*taşıma taahhüdünün bulunmadığı*" gerekçesiyle, zaman çarterini navlun sözleşmesi olarak değerlendirmemektedir. Bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 3; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku*, 303; Sami Aksoy, *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2015), 49; Nil Kula Değirmenci, *Maritime Law in Turkey*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2017), 86.
SÖZER, geminin kablo döşemek, sondaj yapmak, bilimsel araştırmalarda bulunmak, römorkaj veya kurtarma hizmeti sağlamak, balıkçılık yapmak gibi amaçlar ile kullanılması için yapılacak sözleşmelerin dışında, zaman çarterinin tipik bir navlun sözleşmesi olduğu kanaatindedir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 339.
Kanımızca taşıma taahhüdü zorunlu bir unsur olmadığından, TTK anlamında zaman çarteri, navlun sözleşmesi olarak kabul edilemez. Zaman çarteri sözleşmesiyle, eşya taşıma dışında, yolcu taşıma, römorkaj, dip tarama, kablo döşeme, deniz aşırı destek (*offshore supply*) gibi birçok iş görülebilir.
Nitekim TTK m. 1131'in gerekçesinde bu durum şu şekilde ifade edilmiştir: "*Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşme bir navlun sözleşmesi sayılamaz. Zaten ancak geminin ticarî idaresini elinde bulunduran çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabilir. Çarterer, geminin zilyedi olmadığından Tasarının 1061 inci maddesinin ikinci fıkrası anlamında donatan sayılan kişi olarak kabul edilemez".*
TTK'nın Deniz Ticareti Hukuku alt komisyonunda görev yapan *KARAN*, komisyonun hazırlık çalışmalarında "*zaman çarteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi değildir*" anlayışıyla hazırlandığını bir bilimsel toplantıda açıkça ifade etmiştir, bkz. Hakan Karan, "Tartışmalar", içerisinde *XXVIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, (Ankara: BTHAE, 2014), 96.
KENDER/ÇETİNGİL/YAZICIOĞLU, donatanın kendisine verilen talimat uyarınca yük taşıdığı takdirde, çarterere karşı olan taşıma taahhüdünü ifa etmiş olacağını belirterek, gerekçenin, zaman çarteri ile kurulan hukuki ilişkiye ve fiili duruma uygun olmaması nedeniyle hatalı olduğunu haklı olarak ifade etmiştir. Bkz. Rayegân Kender/Ergon Çetingil/Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 14. Bası, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2016), 149.
Bu konuda detaylı inceleme ve tartışmalar için bkz. Ayşegül Buğra Şar, "Zaman Çarteri Sözleşmesinin Nitelendirilmesine İlişkin Değerlendirmeler", *GSÜHFD,* 1, (2023): 769-832.

377 Fehmi Ülgener, "Zaman Çartereri'nin Gemiyi Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları", *MÜHFHAD*, 10/1-3, (1996): 452; Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 33.

378 Ülgener, "Zaman Çartereri", 451; Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 31-32.

379 Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 32.

380 Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*, 104.

Römorkaj sözleşmesinde römorkörün tahsisi söz konusu değildir. Liman römorkajında olduğu gibi çektirenin talimat verme yetkisinin bulunduğu hallerde dahi römorkörün ticari yönetimi çektirene geçmez. Ticari yönetim bir gemi üzerinde daha geniş yetkiler içerir. Römorkaj sözleşmesinde ise ancak faaliyetin icrasıyla sınırlı birtakım talimat verme yetkisi gündeme gelebilir. Römorkörün ticari yönetiminin geçtiği durumlarda römorkaj sözleşmesinden değil zaman çarteri sözleşmesinden bahsedilebilir[381]. Liman römorkajında ücret de (genellikle) götürü olarak tarife esasına göre belirlenir. Ticari yönetimin geçmesi söz konusu olmadığından, kural olarak çekici başka ücret talep edemez.

1. 11. 3. Navlun Sözleşmesiyle Karşılaştırılması

1. 11. 3. 1. Römorkaj Sözleşmesi ve Navlun Sözleşmesi Arasındaki Temel Farklar

Navlun sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında, deniz yoluyla ve gemiyle eşya taşımayı üstlendiği bir deniz ticareti sözleşmesidir. Navlun sözleşmesi, farklı türlerde vücut bulabilir. Taşıyan, yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek taşımayı üstlenir (TTK m. 1138/1-a). Kırkambar sözleşmesinde ise ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı taahhüt eder (TTK m. 1138/1-b).

Navlun sözleşmesinde amaç eşyanın belirli bir noktaya taşınmasıdır. Navlun sözleşmesinin esaslı unsuru, taşıma taahhüdüdür[382]. Römorkaj sözleşmesi ise sözleşmede kararlaştırılan römorkaj hizmetlerini gerçekleştirmeyi hedef güder. Dolayısıyla römorkaj sözleşmesinin esaslı unsuru, römorkajın üstlenilmesidir[383].

Eşya üzerindeki zilyetliğin taşıyana geçmesi, navlun sözleşmesinin ayırıcı ve temel unsurlarından birisidir. Eşyanın zilyetliği taşıtanda kaldığı takdirde navlun sözleşmesinin varlığından söz edilemez[384]. Oysa çekici yedekte taşınan yükler üzerinde

---

381 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 97.

382 Tahir Çağa/Rayegân Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmesi)*, 8. Bası, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2006), 2; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, 8; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul 2018, 294; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (Temel Bilgiler)*, 16. Bası, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020), 155; Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmeleri*, 15-18.

383 Macha, *Schleppvertrag*, 13; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 35; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 190.

384 Çağa/Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, 324; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, 14.

zilyet olmamaktadır[385]. Çekici römorkajı özenle ifa etmekle yükümlüdür, bu kapsamda yedeğin ve yükün zarar görmemesi için gerekli önlemleri almalıdır (TBK m. 506). Ancak çekici, yedek üzerindeki yükleri teslim almakla yahut onları muhafazasında bulundurmakla (*custodia*) yükümlü değildir[386]. Nitekim bu iki sözleşmeyi birbirinden ayıran en önemli özellik de budur.

Navlun sözleşmesinde eşyanın denizyolu ile taşınmasının üstlenilmesi gerekir. Denizyolunu da kapsamak kaydıyla taşımanın bir kısmının iç suyolunda gerçekleşmesi bu nitelemeye engel olmaz[387]. Ancak deniz ayağı olmaksızın salt kanal, nehir, göl gibi iç suyolunda gerçekleşmesi navlun sözleşmesinin konusunu oluşturmaz. Burada alelade bir taşıma sözleşmesi olabilir. Oysa römorkaj sözleşmesi, açık deniz, liman ve/veya iç suyolu fark etmeksizin tüm römorkaj faaliyetlerini konu alabilir.

1. 11. 3. 2. Navlun Sözleşmesi Niteliğindeki Römorkaj Faaliyetleri

Üzerinde durulması gereken bir diğer nokta da birtakım römorkaj faaliyetlerinin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği meselesidir. Gerçekten de römorkaj faaliyetleri yedekte geminin çekildiği durumlarda navlun sözleşmesi ile benzerlikler göstermektedir. Özellikle mavna ile yük taşımalarında navlun sözleşmelerinin karakteristik unsurları açık bir şekilde görünmektedir[388].

Yargıtay römorkaj sözleşmesinin hukuki niteliğini tartıştığı bir kararında "*kendisine ait hareket gücü ve mürettebatı bulunmayan geminin çekilmesine ilişkin sözleşmenin*" navlun sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmiştir[389]. Aynı yönde olmak üzere, yedekte çekilen cismin tamamen römorkörün kontrolü altına

---

385 Hahn, *Schleppvertrag*, 7; Schlößin, *Schleppvertrag*, 7-13; Macha, *Schleppvertrag*, 16.
Crescent Towing v. Ormet, 694 So. 2d 1121, 1125 (La. Ct. Ass. 1997): "….*terminale girmeye veya terminalden ayrılmaya çalışan bir geminin; dümeni, motorları, kılavuzu, kaptanı ve mürettebatının bulunması yönlerinden mavnadan farklı olduğu açıktır. Sonuç olarak, römorkörlerin mavna üzerinde sahip oldukları hakimiyetin aynısına bir gemi üzerinde sahip oldukları varsayılamaz. Üstelik, gemiye refakat eden römorkörler hiçbir zaman söz konusu geminin yükü üzerinde tam hakimiyet sağlayamazlar ve bu nedenle çekici, "taşıyan" olarak kabul edilemez..".*

386 Hahn, *Schleppvertrag*, 7-9; Schlößin, *Schleppvertrag*, 7-13; Macha, *Schleppvertrag*, 16.

387 Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, 10-11. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri,* 3; Tekil, *Navlun Mukaveleleri*, 26; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku,* 155; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticareti Hukuku*, 163; Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmeleri*, 18; Kula Değirmenci, *Maritime Law*, 155.

388 Nitekim BIMCO tarafından hazırlanan PROJECTCON formu, römorkör ve mavnalarla yapılan proje yükü taşımalarının özelinde kaleme alınmıştır.

389 [Yarg.11.HD.., E. 2003/11461, K. 2004/5145, T. 10.05.2004].

girdiği durumlarda, doğrudan zilyetliğin çekicide olduğuna dayanılarak hukuki ilişkinin bir navlun sözleşmesi teşkil edeceği Türk hukuk doktrininde de benimsenmektedir[390].

Anglo-Amerikan Hukuku'nda, römorkör ve yedekteki mavnanın aynı kişi tarafından işletildiği[391] ve mavna ile belirli noktalar arasında yük taşınan durumlarda hukuki ilişkinin navlun sözleşmesine vücut verdiği kabul görmektedir[392].

Alman Hukuku'nda, navlun sözleşmesi bakımından taşımanın gerçekleştirildiği taşıma aracının önemi olmadığı, taşıma eylemi mümkün olduğu müddetçe taşıma araçlarının niteliğine bağlı olarak farklı şekilde tasarlanabileceği ifade edilmektedir[393]. Dolayısıyla yüklerin geminin üzerinde mi yoksa geminin arkasından çekilerek veya geminin önünden itilerek mi taşındığının pek bir önemi bulunmamaktadır[394]. Asıl olan yüklerin bir noktadan diğerine taşımanın (yani sonucun) taahhüt edilmesidir[395].

Kanımızca yedek üzerinde taşınan yükün çekicinin zilyetliğine geçtiği ve yükün belirli bir noktaya taşınmasını amaçlayan sözleşmeler navlun sözleşmesi olarak kabul edilmelidir. Navlun sözleşmesine konu yük, römorkörün arkasına bağlanan mavna ile de taşınabilir, mutlaka tahrik gücü bulunan aracın üzerinde taşınması zorunlu değildir. Bununla birlikte, eşya taşımayı hedef tutmayan römorkaj faaliyetleri navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmemelidir. Bu kapsamda "*ıslak römorkaj*" ("*wet towage"*) olarak anılan, üzerinde herhangi bir yük bulunmayan gemi veya sair deniz araçlarının bir noktadan diğer bir noktaya çekilmesi işlemi, üzerinde mürettebat bulunmasa dahi eser sözleşmesi olarak nitelendirilmeli ve navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulama alanı dışında bırakılmalıdır[396]. Çünkü bu sözleşmelerde amaç belirli bir eşyanın taşınması değil, gemi veya sair deniz aracının bir noktadan ötekine çekilmesi ve yanaştırılarak sabitlenmesi işlemidir. Bu çekme işlemi, yedeğin alındığı noktada kalkış ve yedeğin

---

390 Göğer, "Cer Mukavelesi", 937; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 67; Tekil, *Kurtarma*, 29; Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, 321; Barış Günay, "Towage and Pushing Contracts", içinde *Transport Law in Turkey*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2013), 179.

391 Mavna römorkör donatanına ait olabileceği gibi üçüncü bir kişiden de kiralanabilir (*bareboat charter* vb.).

392 O'Neil, "Towage Characteristics and Liabilities", 249; Rainey, *Law of Tug and Tow,* 4. Uygulama için bkz. *Sacramento Navigation Co. v. Salz, 273 U.S. 326, 328 (1927).*

393 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 31-32; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* 114.

394 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 29 vd.; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* 114.

395 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 29 vd.; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* 114.

396 Aynı yönde bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 13 ve 21; Yavuz Can Aslan, "Römorkaj Ücreti İçin Gemi Üzerinde Hapis Hakkının Doğumu Üzerine Bir İnceleme", içinde *KHAS Hukuk Bülteni*, ed. Başak Baysal/Ahmet Abut/Doğukan Bingöl/Alican Çalışkan/Nilay Arat, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2022), 88.

bırakılacağı nokta da yanaştırma maveralarını da içine alacak şekilde römorkaj muamelelerine konu olur. Yedeğin burada yük olarak nitelendirilmesi olanaklı değildir. Dikkat edilirse navlun sözleşmesi niteliğindeki mavna ile yük taşımalarında çekilen, itilen, yanaştırılan mavnadır; taşınan ise yüktür. Çekme faaliyetleri römorkaj sözleşmesinin, taşıma faaliyetleri ise navlun sözleşmesinin konusunu teşkil eder.

Sonuç itibariyle eşya taşıma amacıyla yapılan çekme ve itme faaliyetlerinin navlun sözleşmesi kapsamında kaldığını ve dolayısıyla bunların inceleme konumuzu oluşturmadığını belirtmek isteriz.

1. 11. 3. 3. Römorkaj Faaliyetlerine İlişkin Konişmento Düzenlenmesi

Uygulamada tarafların aralarında bir geminin veya deniz aracının çekilmesi konusunda anlaşmalarına ve esas amaçlarının römorkaj sözleşmesi olmasına rağmen bunun yerine matbu navlun sözleşmesi formları veya konişmento ya da diğer bir taşıma senedi kullandıklarına tanık olunmaktadır. Bu noktada önemli olan tarafların geçek iradelerinin hangi yönde tezahür ettiği ve sözleşmeyi kurmakla neyi amaçladıklarıdır[397]. Sözleşmenin taraflarca yanlış nitelendirilmesi, gerçek iradelerinin aksine bir sonuç doğurmamalıdır[398]. Zira tarafların arasında imzalanan matbu sözleşmenin navlun sözleşmesi olmasından hareketle, taraf iradelerinin bertaraf edilmesi uygun bir çözüm olmayacaktır.

Her ne kadar tarafların sözleşmeyi yanlış nitelendirmeleri hukuki niteliğini değiştirmeyecekse (TBK m. 19) de bu kabul imza edilen sözleşmenin tamamen yok sayılması yahut hükümlerinin hiçbir şekilde nazara alınmaması sonucunu doğurmaz. Nitekim ortaya çıkan uyuşmazlıkta, akdedilen sözleşme hükümlerinin öncelikle göz önünde bulundurulması gerekir. Fakat sözleşmede hüküm bulunmayan durumlarda, sözleşmenin römorkaj sözleşmesi niteliği göz önünde bulundurularak muamele edilmesi ve uygulanacak hükümlerin ona göre saptanması uygun olacaktır.

397 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 31.
398 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 34.

1. 11. 3. 4. Eşya Taşıma Faaliyetlerine İlişkin Römorkaj Sözleşmesi Düzenlenmesi

Bir önceki başlıkta ele aldığımız konu tam tersi şekilde de gerçekleşmiş olabilir. Esasen taraflar arasındaki ilişki navlun sözleşmesi niteliğinde olmasına rağmen standart römorkaj sözleşmesi formu kullanılmış olabilir. Bu durumda da aynı prensip doğrultusunda tarafların gerçek iradesine göre bir değerlendirme yapılması gerekecektir (TBK m. 19). Ancak tarafların akdettiği matbu sözleşme hükümlerinin tamamen göz ardı edilmesi uygun düşmez. Navlun sözleşmesine ilişkin emredici hükümlere aykırı olmayan kayıtların tarafları bağladığı kabul edilir. Tarafların imza ettikleri sözleşmede hüküm bulunmayan durumlarda da navlun sözleşmesine ilişkin yedek hükümler uygulanır.

1. 11. 4. Kılavuzluk (Pilotaj) Sözleşmesiyle Karşılaştırılması

Kılavuzluk seyir bakımından (akıntı, rüzgâr, trafik sıkışıklığı vb.) tehlike içeren yerler ile boğaz, geçit, kanal, körfez ve liman gibi kısıtlı suyollarında deniz araçlarının güvenli biçimde yol almasını sağlamak üzere, bu tehlikeler hakkında tecrübe ve bilgi

sahibi kişilerce (kılavuz kaptan)[399] verilen bir hizmettir[400]. Kılavuzluk hizmetlerinin konu olduğu sözleşmeler de kılavuzluk sözleşmesi olarak adlandırılır[401].

Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin nitelikleri farklı da olsa birbirini tamamlayan müesseselerdir. Neticede her iki hizmet de denizde seyir güvenliğinin sağlanmasını hedef gütmektedir[402]. Zaten uygulamada kılavuzluk ve römorkaj faaliyetlerinin çoğunlukla birlikte gerçekleştiği; kılavuz kaptanların, gemilerin yanaştırma ve ayrılma manevralarını römorkörler ile işbirliği içerisinde yerine getirdikleri görülmektedir. Kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri genellikle eş zamanlı olarak sunulduğundan, ikisinin tek bir faaliyetten ibaret olduğu yanılgısına düşülebilmekte, bu

399 Sahip olduğu uzmanlık ve yeterlilik belgesi ile kılavuzluk hizmetini veren kişiye kılavuz kaptan denilmektedir. Belli bir kılavuzluk bölgesi içinde faaliyet gösteren kılavuz kaptan, seyirle ilgili (rota, geçit, işaret vb.) yerel ve operasyonel bilgisi ile manevra yaptırma konusundaki tecrübesini kullanarak kaptana danışmanlık yapar veya gemiyi bizzat sevk ve idare eder. Geminin seyir durumunu etkileyebilecek kuvvetli akıntılar, gel-git, buzlanma, sığ sular, dar kanallar, feribot seferleri, deniz trafiği, deniz altı ve üstündeki yapılar, değişken kum setleri (*shifting sandbanks*), liman sahasındaki deniz tarama faaliyetleri, kılavuz kaptanın hâkim olduğu başlıca konulardır. Kılavuz kaptan, kılavuzluk yaptığı ülkenin dilini bildiğinden, uğrak yapan geminin; liman yetkilileri, deniz trafik hizmetleri (VTS), römorkörler, palamar personeli ve diğer gemilerle kolaylıkla iletişim kurması sağlanır. Verilen hizmetlerin kapsamına göre "*danışman kılavuz*" (*Beratungslotse*) ile "*sevk ve idare kılavuzu*" (*Schiffsführungslotse*) olmak üzere iki tür kılavuzluk hizmeti vardır. Danışman kılavuz, deniz alanının kendine özgü tehlike veya özelliklerini kaptana bildiren kılavuzdur. Geminin sevk ve idaresinin kılavuza bırakılması durumunda ise "*sevk ve idare kılavuzu*"ndan bahsedilir. Gemilerin kılavuzluk hizmeti alma zorunluluğuna göre "*ihtiyari kılavuz*" ve "*zorunlu kılavuz*" (*Pflichtlotse*) uygulamaları söz konusu olabilir. Yasal bir düzenleme veya yetkili otorite (kıyı devleti, liman otoritesi vb.) tarafından, kılavuzun danışmanlık yapması veya gemiyi sevk ve idare etmesi zorunlu tutulmuşsa, zorunlu kılavuzdan bahsedilir. Herhangi bir zorunluluk olmamasına rağmen donatan kendi isteğiyle kılavuzluk hizmeti almışsa, ihtiyari kılavuz faaliyette bulunuyor demektir. Detaylı inceleme için bkz. Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 19; Yüceer, *Kılavuzluk*, 95-96; Hürman, "Kılavuzluk", 479.

400 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 10; Murat Koraltürk, *Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi*, (İstanbul: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yayını, 2004), 23; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 392; Hare, *Shipping Law*, 477; Bengi Selen Yüceer, *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, (İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 2001), 86; Stanković (Dotlić/Stanković), *Transport Law in Croatia*, 95; António Jorge Ucucho, *Liability for Damages Caused by Ships under Pilotage and Towage*, (Saarbrücken: Lap Lambert Academic Publishing, 2014), 6.

401 Ülkeler kılavuz kaptan alma mecburiyeti getirerek; gemi, gemi adamı, yük ve yolcuların uğrayacakları zararları önlemesi, deniz çevresinin korunması, deniz trafiğinin güvenlik içinde hızlı ve düzenli akması, kılavuzlanan yabancı gemilerden alınan ücretlerle ülke ekonomisine katkıda bulunması, kılavuzlama yoluyla ülkenin belirli deniz alanlarında kontrolü elinde tutması ve ayrıca ekonomik, siyasal ve egemenliğin kuvvetlendirmesi gibi amaçları gerçekleştirmeyi hedeflerler. Bu itibarla kılavuzluk hizmetlerinin kamu hukuku karakterli yönünün ağır bastığı söylenebilir. Bkz. Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 19; Hare, *Shipping Law*, 580; Topsoy, *Çatma*, 277; Yüceer, *Kılavuzluk*, 89-90; Hürman, "Kılavuzluk", 479.

402 Demir, "Römorkaj", 417; Taşkeser, "Römorkaj Hizmetleri", 143.

iki sözleşme arasındaki ayrım bazen fiilen yapılamamaktadır[403]. Hâlbuki özellikleri itibariyle kılavuzluk ve römorkaj sözleşmesi birbirinden oldukça farklıdır.

Kılavuzluk sözleşmesi, esas itibariyle hizmetin verildiği geminin kaptanının eksik kaldığı noktalarda gündeme gelmektedir; römorkaj sözleşmesi ise yedekteki gemi veya aracın yetersizliğinde başvurulan bir sözleşme olarak karşımıza çıkmaktadır. Kılavuzluk hizmeti bu alanda ihtisas sahibi olan kılavuz kaptan eliyle verilmekte olup kılavuzluk sözleşmesinde bu hizmeti sunan "*kişi*" ön plandadır. Römorkaj hizmeti ise (genellikle) bu amaca özgülenmiş römorkör ismi verilen gemilerle icra edilir ve bu sözleşmede ön planda olan husus "*araç*"tır. Ancak bu çıkarım, römorkaj sözleşmesinin ifasında yer alan kişilerin önemsiz olduğu anlamına gelmemelidir. Zira römorkaja elverişliliği sağlamak zorunda olan çekici, römorkörü yeterli sayıda ve ehil gemi adamı ile donatmak zorundadır. Burada ön plana çıkan unsurlar ile kastedilen, bahsi geçen hizmetlere başvuran tarafları buna iten ihtiyaç ve saiklerdir. Diğer bir ifadeyle, donatanı bu hizmetleri almaya sevk eden temel unsur, kılavuzluk sözleşmesinde bu alanda uzman bir profesyonelden (kılavuz kaptan); römorkaj sözleşmesinde ise (mürettebatı da dâhil olmak üzere) römorkajı ifaya elverişli bir araçtan (römorkör) yararlanmaktır. Römorkaj faaliyetinin karakteristik unsuru, ihtiyaç duyulan dış güçtür[404].

Römorkaj hizmeti kısıtlı olmayan sularda veya kaptanın özel bir bilgisinin gerekmediği suyollarında da verilebilmektedir. Örneğin, gemi donatanı gemi arızası durumunda açık denizde de römorkaj sözleşmesi akdetmektedir. Buna karşın, kısıtlı sularda genellikle her iki hizmetin uygulama alanı birbiriyle kesişmektedir. Dar veya sığ suyolları, kanal, geçit, boğaz gibi kısıtlı sular hem özel bilgisi ve tecrübesi olan bir kılavuz kaptanın hem de geminin sevkine yardımcı bir römorkörün kullanılmasını gerektirmektedir.

---

403 Kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinin aynı şirket tarafından sunulduğu durumlarda bu ayrımı yapmak daha da güçleşmektedir.

404 İsmail Demir, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2010), 40.

İKİNCİ BÖLÜM

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNDE TARAFLARIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

2. 1. Genel Olarak

Römorkaj sözleşmesi, sözleşmenin tarafları arasında karşılıklı haklar ve yükümlülükler oluşturan bir borç ilişkisini doğurur. Mutad liman römorkajı sözleşmesinin hukuken vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğu kabulüne göre, tarafların hak ve yükümlülüklerinin tayininde TBK'nın vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümler belirleyici olacaktır. Bunun dışında tarafların aralarında akdettiği ve standart römorkaj şartları içeren sözleşme hükümleri ile görülecek işin niteliği yükümlülüklerin tayininde yol göstericidir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde tarafların yükümlülükleri ele alınmıştır. Asli edim yükümlülükleri dışında kalan her edim yükümlülüğünün incelenmesi mümkün olmadığından, temelde tarafların uygulamada kullandıkları römorkaj sözleşmeleri esas alınmak suretiyle bir inceleme yapılmıştır. İkinci bölümde, öncelikle çekicinin yükümlülükleri üzerinde durulmuş ve bu yükümlülüklerin ihlâli durumunda ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Buna paralel olarak bu bölümde çektirenin yükümlülükleri de aynı sistematik ve mantık doğrultusunda ele alınmıştır.

2. 2. Çekicinin Yükümlülükleri

2. 2. 1. Römorkörü Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü

2. 2. 1. 1. Genel Olarak

Römorkajın başarılı şekilde ifası, her şeyden evvel bunu icra edecek olan römorkörün somut römorkaj işlemi bakımından hazır olmasına bağlıdır. Nitekim

konunun önemine binaen uygulamada kullanılan sözleşmelerde römorkaja elverişlilik (*tugworthiness*) yükümlülüğüne açıkça yer verilmektedir[405]. Fakat sözleşmeye bu yönde hiçbir hüküm konulmasa dâhi Türk Hukuku bakımından çekici, özen yükümlülüğü gereği (TBK m. 506/2) römorkörü elverişli hâlde bulundurmakla yükümlüdür[406]. Esasında sözleşmede kararlaştırılan römorkajın özenle ifasına hizmet eden bu yükümlülük, elverişsiz bir römorkörün insanlara, yüke, çevreye, gemilere veya deniz araçlarına zarar vermesine de engel olur[407].

Çekici, römorkajın başlayacağı tarihte ve yerde, römorkörün römorkaja elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür[408]. Bununla birlikte, römorkaja elverişlilik zamansal olarak römorkajın başlayacağı an ile sınırlı değildir. Römorkajın başında elverişli olan römorkörün bu durumunun römorkaj süresince sürdürebilmesi için gerekli özen gösterilmelidir.

Geminin denize ve yola elverişliliği ile ilgili temel kıstaslar TTK m. 932'de sevk edilmiştir. Römorkörlerin de gemi niteliğinde olduğu[409] göz önünde bulundurulduğunda, römorkörün denize ve yola elverişli olup olmadığının belirlenmesinde TTK m. 932'deki kıstaslar temel alınmalıdır. TTK m. 923 hükmünün dışında, gemi güvenliğine ilişkin gerek ulusal gerekse uluslararası düzenlemeler de römorkaja elverişlilik bakımından yol

---

405 Doğu Kanada RGŞ m. 4; Almanya RGŞ m. 5-6; Fransız RGŞ m. 2; Japon RGŞ m. 4.
Açık deniz formları için bkz. TOWCON 2021 (II. Kısım, 14. Kloz); TOWHIRE 2021 (II. Kısım, 17. Kloz); TOWCON 2008 (II. Kısım, 1. Kloz); TOWHIRE 2008 (II. Kısım, 36. Kloz); NIPPONTOW (II. Kısım, 4. Kloz).

406 Anglo-Amerikan Hukuku'nda da sözleşmede açık bir düzenleme olmasa dâhi örtülü (*implied*) olarak bu yükümlülüğün bulunduğu kabul edilmektedir. Bir hizmeti yerine getirmek üzere sözleşme yapan bir çekici, römorkörünün hizmeti yerine getirmek için yeterli donanıma ve verimliliğe sahip olduğunu zımnen garanti eder (*implied warranty*). Bkz. Bucknill, *Tug and Tow*, 16; Kovatz, *Law of Towage*, 61; David Bertson/Steven Fridell/Micheal Sturley, *Admiralty and Maritime Law in the United States: Cases and Materials*, (Durham: Carolina Academic Press, 2008), 368; Hare, *Shipping Law*, 465; Marsden/Slade, *Collisions*, 205; Bishop, "Tug and Tow", 514; Schoenbaum, *Maritime Law*, 691; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 31-32. Ayrıca uygulama için bkz. *The West Cock (1911)* P 208 (CA); *The Marechal Suchet* (1911) 80 LJP 51.

407 Elverişsiz bir römorkör vasıtasıyla icra edilen römorkaj faaliyetlerinin çatma, batma, yanma, kıyıdaki yapılara vurma türünden hadiselere karışma ihtimali yüksektir. Dolayısıyla elverişsiz bir römorkör yalnızca yedek için değil, aynı zamanda kendi mürettebatı dahil diğer gemiler ile bunların personeli için ciddi bir tehdittir. Elverişsiz bir römorkörün kullanılması kıyı yerleşiminin zarara uğraması, deniz trafiğinin ve uluslararası ticaretin aksaması ve denizlerin kirlenmesi gibi çok ciddi riskleri de bünyesinde barındırmaktadır.

408 Kovatz, *Law of Towage*, 61-63; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 17; Marsden/Slade, *Collisions*, 202; Hooper/Hemmen, "Tugs and Tows", 531; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 275; Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118.

409 Herber, *Seehandelsrecht*, 96; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 18.

göstericidir. Bu kapsamda özellikle Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi[410] (SOLAS), Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu (ISPS Code)[411], Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (ISM Code)[412], Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun[413], 2025 KRHY[414] ve Gemilerin Teknik Yönetmeliği[415]'nde öngörülen düzenlemelerin değerlendirilmesi gerekir.

Römorkaja elverişliliğin belirli bir formülünü verebilmek yahut kesin olarak kapsam ve sınırlarını tayin edebilmek elbette olanaklı değildir. Bununla birlikte, sorumluluk yönünden belli başlı ilkelerin ortaya konulmasından bahsedilebilir. Bu amaçla römorkaja elverişliliğin kapsamını "*denize elverişlilik*", "*yola elverişlilik*" ve "*yedeğe elverişlilik*" olmak üzere üç alt başlıkta ele alınmasının uygun olacağını düşünülmüştür. Denize ve yola elverişlilik kavramı[416], büyük oranda navlun

---

410 Sözleşmenin resmi başlığı İngilizce "*International Convention for the Safety of Life at Sea*" şeklindedir (K.T. 01.11.1974, Y.T. 25.05.1980). Türkiye, 25.05.1980 tarih ve 16985 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 06.03.1980 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile sözleşmeyi onaylamıştır. Sözleşme, ülkemiz açısından 25.05.1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

411 Kodun resmi İngilizce başlığı "*International Ship and Port Facility Security Code*" şeklindedir (K.T. 12.12.2004, Y.T. 01.07.2004). Türkiye, bu kodun Türk Bayraklı gemilerde ve Türkiye'nin deniz yetki alanı içerisinde yer alan liman tesislerinde etkin olarak uygulanmasını teminen ilgili kurum ve kuruluşların yetki, görev ve sorumlulukları ile bu Kodun öngördüğü yükümlülükler çerçevesinde yapılacak faaliyetlere ilişkin uygulama usul ve esaslarının belirlenmesi amacıyla "*Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu Uygulama Yönetmeliği*"ni yürürlüğe koymuştur (R.G. 20.03. 2007 T., Sa. 26468).

412 Kodun resmi başlığı İngilizce "*International Safety Management Code*" şeklindedir (K.T. 4.11.1993, Y.T. 01.07.1998). Türkiye, Türk bayraklı gemi ve deniz araçları ile bunların işletmecilerinin Uluslararası Emniyet Yönetimi Koduna (ISM) uymasını sağlamak, gemi ve deniz araçlarından kaynaklanan kirlenmeyi önlemek, gemilerin emniyetli olarak işletilmesi ve yönetilmesi için; "*Uluslararası Emniyet Yönetimi Kodunun Türk Bayraklı Gemilere ve İşletmecilerine Uygulanmasına Dair Yönetmelik*"i yürürlüğe koymuştur (R.G. 27.10.2009 T., Sa. 27389).

413 R.G 14.06.1946 T., Sa. 6333.

414 2025 KRHY m. 19/18: "*Römorkörcülük hizmetinde kullanılan römorkörlerin ilgili mevzuatına uygun, İdareden onaylı ve son beş yıl içinde alınmış çeki gücü testi (bollard pull) sertifikası bulunması, klaslı olması, manevra yeteneği yüksek, liman römorkörü özelliklerine sahip, yangın söndürme donanımlı olması, tekne ve makine sigortası ile birlikte İdarece kabul edilen P&I sigortasına sahip olması ve taahhütnamede veya sözleşmede belirtilen çeki güçlerinde olması gerekir. Zaman içinde römorkörlerin çeki güçlerinde tespit edilen %10 çeki gücü kaybı kabul edilebilir*".

415 R.G. 17.11.2009 T., Sa. 27409. Bu Yönetmeliğin amacı; gemilere denize elverişlilik belgesi, yükleme sınırı belgesi, liman çıkış belgesi ve su araçlarına su aracı uygunluk belgesi düzenlenmesine esas olacak teknik kuralların, yükleme sınırlarının, sefer bölgelerinin belirlenmesi ile bunlara yönelik uygulama esasları ve belgelendirmelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir (Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 1).

416 Anglo-Amerikan Hukuku'nda denize ve yola elverişlilik şeklinde bir ayrım mevcut değildir. "*Seaworthiness"* kavramı üst başlık olarak bu iki ayrımı da bünyesinde barındırmaktadır. Bkz. John G. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 7th Edition, (London: Longman, 2010), 11.
Belirtelim ki 2013 Revizyonu sonrasında Alman Hukuku'nda da sefere elverişlilik "*denize elverişlilik*" (*Seetüchticgkeit*) ve "*yüke elverişlilik*" (*Ladunstüchtigkeit*) şeklinde HGB § 485'te tanzim edilmiştir. Hükme göre, taşıyan gemiyi denize elverişli halde bulundurmak, uygun şekilde teçhizatlandırmak, donatmak, gemi adamı bulundurmak ve gerekli kumanyayı temin etmek

sözleşmelerini icra eden gemiler üzerinden tartışılarak içeriği ve kapsamı oluşturulmuş bir kavramdır. Bir römorkörün römorkajın ifası bakımından denize ve yola elverişliliği, navlun sözleşmesi bakımından gemilerin elverişliliği ile büyük ölçüde benzeşir[417]. Dolayısıyla denize ve yola elverişsizlik kavramı üzerine yapılan mülahazalar ve ortaya konulan ilkeler, niteliğine uygun düştüğü ölçüde römorkör için de geçerlidir[418].

Yedeğe elverişlilik her ne kadar Türk Hukuku'nda daha önce kullanılan bir kavram olmasa da eşya taşıma hukukundaki yüke elverişlilik kavramına denk gelen en uygun kavram olduğu kanaatine varılmıştır. Navlun sözleşmesi niteliğindeki römorkaj faaliyetleri çalışmamızın konusunu oluşturmadığından yüke elverişlilik kavramının ayrıca açıklaması yapılmamıştır. Kaldı ki liman römorkajında yüke yönelik değil yedeğe yönelik faaliyetler söz konusu olduğundan, römorkörün de yedeğe elverişli olması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır. Römorkaja elverişlilik bakımından denize ve yola elverişli olan römorkör, yedeği deniz tehlikeleri dışında kalan römorkaj ameliyesinin ortaya çıkarabileceği tehlikelere karşı koyabilecek ve yedeği zarara uğratmaksızın faaliyetlerini tamamlatabilecek vasıfta olmalıdır. Römorkaja elverişliliğin sağlanabilmesi, deniz ve yol koşullarının yanı sıra yedeğin ve üstlenilen edimlerin özelliklerinin de dikkate alınmasına bağlıdır[419]. Bu çerçevede römorkör, sözleşme ile güdülen amacı gerçekleştirmeye uygun şekilde hazır edilmelidir.

Römorkaja elverişlilik kavramının kesin sınırlarla belirleyebilen kapsayıcı ve açık bir tanımının yapılması yerine bu kavramın içeriğini belirlenebilir kılacak ifadeler ve

---

zorundadır (*Seetüchticgkeit*); taşıyan ayrıca soğutma ve serinletme odaları da dahil olmak üzere ambarlar ile eşyaların yüklendiği geminin diğer tüm bölümlerinin, eşyaların kabulü, taşınması ve korunması için gerekli uygunluğu sağlamalıdır (*Ladunstüchtigkeit*).
Türk hukuk doktrininde de bu ayrımın daha isabetli olacağı fikri savunulmaya başlanmıştır. Bkz. Melda Taşkın, *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2023), 133-134.

417 Sweeney, "Collisions", s. 584. Aynı yönde bkz. Hakan Muran, *Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğu*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2024), 1.

418 Deniz ve yola elverişlilik kavramlarıyla ilgili detaylı inceleme için bkz. Bülent Sözer, *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Hâlde Bulundurmak Borcu*, (Ankara: BTHAE, 1974), 37 vd.; Nihat Taşdelen, "Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu", *Bilgi Toplumunda Hukuk-Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan*, C. I, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2003), 942; G. Venüs Cömert, *Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2022), 44 vd.; Göksal Kayapınar, *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2023), 74 vd.; Taşkın, *Başlangıçtaki Elverişsizlik*, 116 vd., Muran, *Geminin Elverişsizliği*, 284 vd.

419 Marsden/Slade, *Collisions*, 202; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 105; Bakan, *Yedekleme Operasyonları*, 19.

vurgulamalarla genel çerçevenin çizilmesi daha doğru olacaktır[420]. Böylelikle hem somut olaylar derinlemesine incelenebilir hem de teknolojik gelişmelerin getirdiği elverişlilik ölçütleri yorum metoduyla güncellenerek somut davaya uygulanması olanağı sağlanabilir[421].

2. 2. 1. 2. Yükümlülüğün Kapsamı

2. 2. 1. 2. 1. Nisbi (İzafi) Oluşu

Römorkaja elverişlilik mutlak bir durum olmayıp, römorkörün üstlendiği edimlere, yedeğin durumuna, römorkajın ifa edileceği deniz, hava ve ortamın koşullarına göre değişen nisbi (*relative*) bir kavramdır[422]. Yoksa römorkaja elverişlilik, römorkörün her tehlikeye karşı koyabilecek mükemmeliyette olmasını gerektirmemektedir[423]. O hâlde, römorkörün elverişli olup olmadığını her somut olayda ayrı ayrı değerlendirmek icap eder[424]. Şayet römorkaj esnasında başka bir römorkörden yararlanılması da icap ederse onun da römorkaja elverişli hâlde bulundurulması beklenir.

Römorkörün elverişli olup olmadığının tespitinde, römorkörün kullanım süresi boyunca üstlenilen tüm faaliyetler değil, ilgili sözleşmeye konu belirli bir römorkaj faaliyeti esas alınır[425]. Yoksa bir römorkörün her hâl ve koşulda her daim ve her türde römorkaja elverişliliği düşünülemez. Tamamıyla anormal tehlikeler römorkörün elverişli sayılmasına engel olmamakla birlikte, römorkajın icra edileceği bölgede ve dönemde seyrek de olsa yaşanan olumsuz koşullar bu kapsamda değerlendirilemez[426]. Şu hâlde

---

420 Aynı yönde bkz. Muran, *Geminin Elverişsizliği*, 124-125.

421 Aynı yönde bkz. Muran, *Geminin Elverişsizliği*, 124-125.

422 Parks/Cattel, *Law of Tug*, 137; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 118; Bakan, *Yedekleme Operasyonları*, 13.
Brick v. Long Island R.R. Co., 245 N.Y. 222, 157 N.E. 93 (N.Y. 1927): "*Açık deniz gemisi bakımından gerekli veya mutad olan bir ekipman, liman römorkörü yönünden olağan dışı ve gereksiz olabilir. Denize ve yola elverişlilik (seaworthiness) göreceli bir kavramdır*".

423 *Eastern Tar Products Corp. v. Chesapeake Oil Transport Co*. 1939 AMC 58, 101 F.2d 30 (1939): "*..Hukuk düzeni bir geminin her türlü tehlikeye karşı dayanıklı olmasını gerektirecek ölçüde denize elverişli olmasını aramaz. Aynı şekilde bir römorkörün de yedeğini her türlü hava koşullarında kurtarabilecek kabiliyette olması gerekmez……Römorkörün üstlenilen iş bakımından makul ölçüde yeterli olması (reasonably adequate) zorunludur…*".

424 Bertson/Fridell/Sturley, *Maritime Law*, 368; Bucknill, *Tug and Tow*, 16; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 105.

425 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 105.

426 "*....K. W. O. gemisinin maruz kaldığı tropikal fırtınanın olağanüstü kuvvette olmasına karşın, beklenmedik, önceden öngörülemeyecek nitelikte bir deniz tehlikesi olmadığı gibi, olay, bölge itibariyle bu türden olağanüstü bir doğa olayı için önceden tahmin edilebilen ve yolculuğun şartları içinde maruz kalınabilecek, beklenebilen bir mevsimsel ve yöresel meteorolojik olay olduğu, bu*

römorkörün mutâd tehlikelerin yanında istisnai tehlikelere de karşı koyabilmesi gerekir[427].

Römorkaja elverişliliğinin kapsamı süreç içerisinde yaşanan gelişmelerle birlikte değişim göstermiştir. Bu değişim, römorkaj tekniğindeki ilerlemeler, römorkaj hizmeti talep eden gemi ve araçlardaki çeşitlenme, çevre güvenliği ve hassasiyetindeki artış gibi muhtelif etkenlere bağlı oluşmuştur. Römorkaja elverişliliğin zamansal olarak değerlendirilmesi ihtiyacı da esasında bu kavramın ölçütlerinin nispi olmasıyla açıklanabilir. Nasıl ki kırk yıl önce bu kavramın içeriği günümüzden farklı yorumlanıyorsa bundan kırk yıl sonra da bugünle aynı olmayacaktır. Dolayısıyla bu bölümde römorkaja elverişliliğin kapsamına ilişkin açıklamalar mevcut durum göz önünde tutularak yapılmıştır. Bu kapsam, teknolojik ve hukuki gelişmelere bağlı olarak değişebilir. Sözgelimi otonom ve mürettebatsız römorkörlerin sektörde kullanılmaya başlamasıyla birlikte, gemi adamı yeterliliği daha farklı bir açıklamayı gerektirebilir. Bu sebeple römorkaja elverişliliğin yaşayan bir kavram olduğuna dikkat çekilmelidir.

2. 2. 1. 2. 2. Denize Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü

TTK m. 932/1 uyarınca; gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi "*denize elverişli*" sayılır. Hükümde yer alan tanım gemi niteliğini haiz olan römorkörler bakımından da geçerli olup römorkörün denize elverişli olup olmadığının değerlendirilmesinde dikkate alınacaktır.

Çekici römorkörü denize elverişli hâle getirmek ve bu hâlde muhafaza etmek için gerekli özeni göstermelidir[428]. Bu kapsamda, yangın söndürme sisteminin faâl, dümen düzeninin yapılmış, zincir ve çapalarının sağlam, motorun[429], ışıkların, jenaratörün, sinyallerin, haberleşme sistemlerinin, pompalarının, pervanelerinin ve navigasyon sisteminin çalışır durumda olması bulunması icap eder[430]. Römorkörü denize elverişli

---

bakımdan olayda davalı taşıyanın TTK.nun 1063/1 nci maddesi bağlamında sorumsuzluğunun sözkonusu olmadığı.." [Yarg.11. HD., E. 2004/363, K. 2004/11379, T. 23.11.2004].

427 Aynı yönde bkz. Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-II*, 90; Muran, *Geminin Elverişsizliği*, 124-125.

428 Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 17-20; Sweeney, "Collisions", 584-585.

429 *River Parishes Co., Inc. v. M/V Flag Adrienne,* Civil Action No. 01-0007, Section "T" (5) (E.D. La. Jul. 1, 2002): "*..Römorkör operatörü, makul olarak tahmin edilebilecek koşullar ışığında, yeterli güce, gerekli ve elverişli ekipmanlara sahip bir römorkör temin etmekle yükümlüdür...".*

430 Prüßmann/Rabe, *Seehandelsrecht*, 406-407; Kovatz, *Law of Towage*, 81; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 17-20; J. Schoenbaum, *Admirality & Maritime Law*, (USA: West Academic Publishing, 2011), 611-612; Sözer, *Sefere Elverişlilik*, 37-38; Pötschke, *MüKoHGB* § 485, Rn. 7; Kayapınar,

hâlde bulundurma yükümlülüğü, römorkörün muayene, gözetim, denetim, değişim ve yenilemelerinin devamlı ve aksatmaksızın yapılmasını gerektirmektedir[431].

Denize karşı fiziki dayanma kabiliyetini ifade eden denize elverişlilik kavramı[432], römorkörün muhakkak en son teknolojiyle donatılmış olmasını şart koşmamakla birlikte, eğer bu teknoloji artık seferin selameti açısından gereklilik arz ediyorsa gemide bulunması gerekir[433]. İngiliz Yüksek Mahkemesi geminin denize elverişli olup olmadığını tespit ederken, "*mevcut denizcilik uygulamaları ve bilgi birikimini ile kazanın yaşandığı dönemde denizcilik endüstrisinin gerektiği teknolojik seviyeyi*" dikkate almaktadır[434]. Bu ilke römorkörler bakımından da yol gösterici niteliktedir. Nitekim Amerikan Mahkemelerinin verdiği eski dönem kararlarda radarın bulunmamasının elverişsizlik sayılmadığı görülmüştür[435]. Ancak ilerleyen süreçte radar sisteminin eksikliği elverişsizlik sayılmıştır[436].

TTK m. 932/1'de yer alan tanımdan da anlaşılacağı üzere römorkörün denize elverişsizliğine yol açan sebeplerin başında römorkörün yapısındaki veya donanımındaki eksiklikler gelmektedir[437]. Römorkörün dış yüzeyinin su geçirmesi, tabanının korozyona uğraması, perçinlerin zayıflaması, koruyucu tamponların yetersiz olması, pistonun kırık

Sefere Elverişli Halde Bulundurma, 74-83; Taşkın, *Başlangıçtaki Elverişsizlik,* 116 vd.; Muran, *Geminin Elverişsizliği*, 127.

431 *Dick Towing Co. v. Leo*, 1953 AMC 498, 202 F.2d 850 (5th Cir.) davasında Amerikan Yüksek Mahkemesi römorkörün uzun bir süredir kuru havuzda kontrolünün yapılmamasını denetim eksikliği olarak nitelendirmiş ve römorkörün denize ve yola elverişsiz (*lack of seaworthiness*) olduğu sonucuna varmıştır. Bu konuda ayrıca bkz. *The Pacific Fir,* (1932), AMC 738, 57 F.2d 965 (2d Cir.).

432 Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 108; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 428; Taşkın, *Başlangıçtaki Elverişsizlik*, 116.

433 *F.C. Bradley & Sons Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. Ltd.* (1926).

434 *F.C. Bradley & Sons Ltd. v. Federal Steam Navigation Co. Ltd.* (1926).
Bu ilke Alman öğretisi tarafından da benimsenmektedir. Bkz. Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB § 485, Rn. 15; Marian Paschke/Hartmut Oetker, *Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, 8. Auflage, (München: C.H. Beck Verlag, 2024), HGB § 485, Rn. 6; Pötschke, *MüKoHGB* § 485, Rn. 6.
Türk Hukuku'nda Muran, denize elverişliliğin genel olarak bir olgu sorunu olarak ele alınarak güncel teknolojik gelişmeler doğrultusunda unsurlarının incelenmesini yerinde olacağını ifade etmiştir. Yazara göre gelişen teknolojinin edinilmesi gerekliliği, idari alanda zorunlu olup olmaması ölçütüne göre değil, yeni ürünün piyasadan temin edilmesinin olanaklı olup olmadığına ve ayrıca yeniliğin sağlayacağı fayda oranına göre belirlenmelidir. Bkz. Muran, *Geminin Elverişsizliği*, 81.

435 *Davil-Wilkes, 1950 AMC 631, 88 F. Suss. 158 (D. Mass. 1950).*

436 *In United States v. Adams, 1968 AMC 133, 376 F.2d 459 (3d Cir. 1967).*

437 Parks/Cattel, *Law of Tug*, 55 vd.; Sözer, *Sefere Elverişlilik*, 36; Kübra Yetiş Şamlı, "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg, Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", *İÜHFM*, 71/2, (2013): 480; Pötschke, *MüKoHGB* § 485, Rn. 7.

olması[438], makinelerin yeterince yağlanmaması veya bozuk olması bu kapsamda örnek olarak gösterilebilir[439].

2. 2. 1. 2. 3. Yola Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü

Denize elverişli olan römorkör; teşkilatı, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, tamamıyla anormal tehlikeler hariç, yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde "*yola elverişli*" sayılır (TTK m. 932/2). Yola elverişlilik, denize elverişliliği tamamlayan bir unsurdur.

Yola elverişlilik yeterli sayıda, ehil ve sertifikalı mürettebatın istihdamını zorunlu kılar. Zira bir römorkörün fiziki ve teknik özellikleri ne kadar mükemmel olursa olsun ehil olmayan eller tarafından kullanıldığı takdirde römorkajdan beklenen fayda elde edilemeyeceği gibi önemli zararlar da ortaya çıkabilir. Römorkör yola elverişli tutulacaksa gerek nicelik gerekse nitelik bakımından yeterli personel gereklidir[440]. Tâbi olunan düzenlemeler sertifikalı personel ve/veya belirli sayıda personel gerektiriyorsa, gerekli sertifikalara veya gerekli sayıda personele sahip olunmaması, römorkörü yola elverişsiz kılar[441].

Römorkörler başta Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu'nun (ISPS) gerektirdikleri olmak üzere, mevzuatın öngördüğü ve faaliyetin devamı için zorunlu olan tüm sertifikaları ve belgeleri bulundurmalıdır. Bu kapsamda özellikle çeki gücü ve çeki halatı sertifikaları, çeki uygunluk belgesi, çeki kılavuzu, klas ve tonaj uygunluk belgesi, can kurtarma ve haberleşme teçhizatına ilişkin belgeler, güncel harita ve limana ilişkin çizelgelerin, yangın ve emniyet planlarının, P&I sigortası poliçesinin römorkörde bulunması beklenir[442].

---

438 *N. Y. Marine No. 2 - Wessels, 1929 AMC 978, 33 F.2d 272 (2d Cir.).*

439 Tetley, *Marine Cargo Claims*, 370; Sweeney, "Collisions", 584; Sözer, *Sefere Elverişlilik*, 36-37; Yetiş Şamlı, *"Sefere Elverişlilik*", 480; Pötschke, *MüKoHGB* § 485, Rn. 7.

440 Marsden/Slade, *Collisions*, 209-210; Parks/Kattel, *Law of Tug*, 57; Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118; Muran, *Geminin Elverişsizliği*, 128-131.

441 *Admiral Towing Co. v. Woolen (The Tug Companion), 290 F.2d 641,1961 AMC 2333 (9th Cir. 1961).* Römorkörlerin "*Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge*"'de belirtilen gemi adamı yeterliliğine sahip olması gerekir. Römorkörlerde görev alan personelin de "*Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği*"'nde (R.G. 10.02.2018 T., 30328 Sa.) aranan yeterliliklere sahip olması gerekir.

442 Kazım Bakan/Serdar Kum, "Türkiye'de Römorkörcülük Hizmetlerine Genel Bakış", içinde *Kılavuzluk/Römorkörcülük Hizmetleri ve Teknolojileri Kongresi I (Bildiriler Kitabı)*, (İzmir 2015), 54-55.

Çekicinin elverişliliği sağlama yükümlülüğünü tam anlamıyla yerine getirebilmesi, römorkaja başlamadan evvel römorkaj esnasında karşılaşılabilecek risklerin tespitine bağlıdır. Bu nedenle, gelgit, hava akımı ve hava tahminleri gibi muhtemel deniz riskleri de araştırılmalı, ihtiyaçlar da ona göre tedarik edilmeli, gerekli tedbirler alınmalıdır[443].

2. 2. 1. 2. 4. Yedeğe Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü

Yedeğin özellikleri römorkaja elverişlilik bakımından göz önünde bulundurulması gereken bir diğer husustur[444]. Yedek hareket kabiliyetini kaybetmiş, hasar görmüş veya başkaca bir teknik problemle karşılaşmış olabileceği gibi mürettebatı da bulunmayabilir. Bu durumlardan her biri kendine has tehlikeler barındırdığı için alınması gereken tedbirler değişiklik gösterir. Dolayısıyla yedeğin sınıfına, ekipmanına, mürettebatına ve sair özelliklerine göre makul olarak beklenebilecek tedbirlerin alınması ve hazırlıkların yapılması gerekir[445].

Römorkörün yedeği zarara uğratmayacak ve üstlendiği edimin gereklerini yerine getirebilecek fiziki olanaklara sahip olması beklenir[446]. Römorkörlerin limanlarda hizmet verecekleri konteyner, parça yük ve tanker gemilerini manevra edebilecek; zorlu ve elverişsiz hava koşullarına mukavemet gösterebilecek kabiliyeti bulunmalıdır. Usturmaçaların yedekle temas durumunda onu zarara uğratmayacak tasarım ve özelliği şarttır[447]. İtme tekniğinin kullanılmasında ise itme yastığı, irtibat kelepçeleri gibi gereçler bulunmalıdır[448]. Ayrıca emniyetli bir çekme ve refakat işlemi için yeterli çekiş gücüne sahip olmalıdır[449]. Römorkajın niteliğine göre, profesyonel yangın söndürme tertibatı gibi ilave donanımlar da gerekebilir[450].

---

443 Marsden/Slade, *Collisions*, 203; Madraka Sheppard, *Modern Maritime Law (Jurisdiction and Risks)*, 3th Edition, (New York: Routledge, 2013), 20; Çağa/Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 18-19; Pötschke, *MüKoHGB* § 485, Rn. 5. Ayrıca bkz. LG Hamburg 08.01.2015 - 409 HKO 73/14.
Liman rehberlerinde de bahsi geçen unsurların dikkate alınması gerektiği ortaya konulmaktadır. Bkz. Code of Practice for Ship Towage Operations on the Thames, 2024, 16-17; Code of Practice for Craft Towage Operations on the Thames, 2022, 9-10.

444 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 118.

445 Lianjun, "Towage", 570.

446 Kovatz, *Law of Towage*, 81; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 17; Marsden/Slade, *Collisions*, 202; Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118.

447 Gaston, *Tug*, 23.

448 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 109.

449 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 129; Sweeney, "Collisions", 584-585.

450 Türk limanlarında ihtiyaç olmamakla birlikte buz riskinin bulunduğu yabancı limanlarda özel buz kıracağı elverişlilik bağlamında gerekli addedilebilir.

Çeki ekipmanlarının durumu römorkajın seyri bakımından önemli bir diğer konudur. Genel uygulamada çekici tarafından temin edilen römorkaj halatları kullanıldığından, çeki halatlarının yeterliliğini sağlamak da onun yükümlülüğündedir. Evvela römorkaj bağlantısını tesis edecek olan halatlarının mukavemet değerleri ve uzunluğunun yeterli olmalıdır[451]. Halatlar zayıflamış, yıpranmış, eskimiş veya hasar görmüşse, hasarlı olan kısım kesip atılarak değiştirilmelidir[452]. Halatların dışında, römorkördeki çeki donanımının yeterliliği de hayati önem arz eder. Bu kapsamda çeki vincinin dayanıklı olması gerekir[453]. Çeki babası boşanmaya ihtimal vermemeli, gevşek olmamasına dikkat edilmelidir[454]. Ayrıca çeki ırgatı halatın toplanmasında ve salık verilmesinde tutukluk yapmamalı, römorkaj operasyonunu sekteye uğratmamalıdır[455].

2. 2. 1. 3. Yükümlülüğe Aykırılığın Sonuçları

Römorkajı icra edecek römorkör, karşılaşması muhtemel, öngörülebilir nitelikteki tehlikelerin ve zorlukların üstesinden gelerek römorkajı tamamlayabilmek için yeterince hazırlıklı değilse, römorkaja elverişsiz sayılır. Elverişsizlik çeşitli şekillerde ortaya çıkabilir[456]. Makine kumanda kolunun verilen komutları uygulayamaması, hız göstergesinin bozuk olması, demirleme donanımındaki ırgat ve tamburun çalışmaması, usturmaçaların, çekici gücünün yetersiz olması, bu eksikliklerden başlıcalarıdır.

Römorkaja elverişliliğin sağlanamaması, özen yükümlülüğünün ihlali (TBK m. 506/2) anlamına gelir ve çekicinin meydana gelen zararlardan sorumlu olmasına yol açar[457]. Aynı şekilde, Anglo-Amerikan Hukuku'nda da çekici özen yükümlülüğüne aykırılıktan dolayı sorumlu tutulmaktadır[458]. Ayrıca sigortacılık uygulamasında da

---

451 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 140; Sweeney, "Collisions", 585; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 105; Falkanger/Bull, *Transport Law in Norway*, 113; Lianjun, "Towage", 570. Ayrıca bkz. *The Albion* [1952] 1 Lloyd's Rep 38.

452 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 140; Sweeney, "Collisions", 585; Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118.

453 Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118.

454 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 140.

455 *Chesapeake Bay Bridge & Tunnel District v. O. S. Prince, et al., 1968 AMC 1427 (E.D. VA 1968).*

456 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 104 vd.; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 31-32.

457 Detaylı inceleme için bkz. (aşağıda) 2.2.5.2 (Özenle İfa Etme Yükümlülüğü).

458 Çekici, römorkaja elverişli bir römorkör bulundurmaması sebebiyle yedekte oluşan zararlardan dolayı sorumluluk taşır. Ancak olağan özen (*ordinary care*) gösterilmesine rağmen tespit edilemeyen ve önlenemeyen nedenlerden kaynaklanan herhangi bir arızadan (*could not have discovered and prevented*) sorumlu olmayacaktır. Şayet römorkörün elverişli olmamasından dolayı römorkaja başlanamamış veya başlanmasına rağmen tamamlanmadan geri dönülmüşse, yedekteki araç fiziksel olarak zarara uğramamış olsa dahi römorkajın ifa edilememesi sebebiyle çektirenin uğradığı zararların tazmini gerekir. Bkz. Bucknill, *Tug and Tow*, 16; Kovatz, *Law of Towage*, 61; Bertson/Fridell/Sturley,

römorkörün denize elverişsizliğinden doğan zararlar gerek tekne gerekse sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılmış olabileceğinden, çekici zararları kendisi tazmin etmek zorunda kalabilir[459].

Römorkaj (*towage*), 1993 tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme[460] (1993 İhtiyati Haciz MS) ve buna paralel olarak TTK m. 1352/1-j'de deniz alacakları arasında sayılmıştır. Bu ifade çok açık olmadığı için yalnızca römorkaj ücretinin mi römorkaj sözleşmesinden doğan tüm alacakların mı yoksa römorkaj faaliyetinden doğan tüm alacakların mı deniz alacağı sayılacağı tereddüt uyandırmaktadır. Doktrinde, römorkaj hizmetlerinden doğan talepler, hizmetin türüne, zararın oluşum şekline veya sözleşme biçimine ilişkin bir sınırlama getirilmeksizin deniz alacağı olarak kabul edilmektedir[461]. Bu çerçevede çekici tarafından römorkaj sözleşmesinin ihlal edilerek yedeğe verilen zararlar da dahil olmak üzere römorkaj sözleşmesinden doğan alacaklar, deniz alacağı kavramına dahil edilmektedir[462]. Dolayısıyla elverişliliğe aykırılıktan doğan alacağın tahsil edilememesi durumunda, römorkörün ihtiyaten haczinin talep edilebilmesi mümkün gözükmektedir[463].

Önemle belirtilmelidir ki çekicinin römorkörü elverişli bulundurma yükümlülüğünün ifası için yapılması gerekli olan muayene, kontrol ve denetimleri sınıflandırma veya sörvey kuruluşlarına bırakması onu sorumluluktan kurtarmaz[464]. Gemi klas (sınıflandırma) kuruluşları tarafından römorkörün yeterliliğini gösteren belgelerin elverişliliği ispatında etkisi sınırlıdır. Bunun temel sebebi, belge tanzim edildikten sonra

---

Maritime Law, 368; Hare, *Shipping Law*, 465; Marsden/Slade, *Collisions*, 205; Bishop, "Tug and Tow", 514; Schoenbaum, *Maritime Law*, 691; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 31-32.

459 Detaylı inceleme için bkz. Emine Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2003), 200 vd.; Acar, *Kulüp Sigortası*, 219 vd.; Elif Çağla Çelik Partal, *Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021), 78 vd.

460 Orijinal başlığı: Convention on Arrest of Ships. Türkiye, "Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair 02.03.2017 tarihli ve 6904 sayılı Kanun" (R.G. 25.03.2017 T., 30018 sa.) ile birlikte sözleşmeye taraf olmuştur.

461 Francesco Berlingieri, *Arrest of Ships*, 5th Edition, (London: Routledge, 2011), para. 3.253; Ecehan Yeşilova Aras, *Gemilerin İhtiyati Haciz Kararının İnfazı ("Arrest")*, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2023), 85; Emine Erdoğan, *Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2024), 154-155.

462 Berlingieri, *Arrest of Ships*, para. 3.253; Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku (Deniz İcra Hukuku)*, C. IV, 2. Bası, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019), 126; Erdoğan, *Deniz Alacağı*, 154-155.

463 Erdoğan, *Deniz Alacağı*, 154-156.

464 Nicolai Lagoni, *The Liability of Classification Societies*, (Hamburg: Springer, 2007), 55-59; İbrahim Serdar Koyuncu, *Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2008), 137.

römorkörün fiziki durumunda değişiklik olabilme ihtimalidir[465]. Diğer bir söyleyişle, belgeler her daim gerçek durumu yansıtmayabilir. Bu gerekçeyle, anılan belgelerin aksi her türlü delille ispatlanabilen fiili bir karine yarattığı kabul edilmektedir[466].

Diğer taraftan, yedeğin yanına yanaştığında römorkörün elverişli olmadığını gören gemi kaptanı, römorkajdan imtina edebilir. Çünkü kendisinden römorkaja elverişli olmayan bir römorkörün sunduğu edimi kabul etmesi beklenemez. Bu nedenle elverişsiz römorkörün kabulden kaçınılması, alacaklı temerrüdü (*Glaeubigerverzug*) olarak değerlendirilemez[467]. Bilakis römorkajın başlayacağı tarihte ve yerde, römorkörü elverişli hâlde bulundurmayan çekicinin bu tutumu, römorkajın ifa edilememesi sebebiyle uğranılan zararları tazminini gerektirir.

2. 2. 2. Römorkaja Zamanında Başlama ve Römorkajı Devam Ettirme Yükümlülüğü

2. 2. 2. 1. Genel Olarak

Çektirenin geminin (veya diğer bir aracın) hasarsız bir şekilde limana yanaştırılmasında, manevra yaptırılmasında, refakat edilmesinde, çekilmesinde, itilmesinde, limandan ayrılmasında yahut başka bir römorkaj hizmeti almasında menfaati olduğu gibi bu işlemlerin zamanında icra edilmesinde de menfaati vardır. İşte bu sebeple römorkajın herhangi bir zaman diliminde değil, belirli bir süre içerisinde gerçekleştirilmesi esastır. Bu yükümlülük çekici tarafından sözleşmede özel olarak taahhüt edilmese dahi özen yükümlülüğü gereği mevcut olduğunun kabulü gerekir (TBK m. 506/2).

Römorkaj genel şartlarında römorkajın ne zaman başlamış ve ne zaman sona ermiş sayılacağına ilişkin kayıtlar konulması yaygın bir uygulamadır[468]. Birleşik Krallık

---

465 Lagoni, *The Liability of Classification Societies*, 74; Koyuncu, *Gemi Sınıflama Kuruluşları*, 137.

466 Koyuncu, *Gemi Sınıflama Kuruluşları*, 137; Ahmet Batuhan Oyal, "Taşıyanın Gemiyi Denize Elverişli Bulundurma Yükümlülüğünün İhlâli ve Denize Elverişsizliğe İlişkin İspat Yükünün Değerlendirilmesi", *AHBVÜ*, 28/2, 2024: 58.

467 Navlun sözleşmeleri bakımından aynı yönde bkz. Boyens/Lewis, *Seerecht*, 101; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 318; Çağa/Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 19; Yetiş Şamlı, "*Sefere Elverişlilik*", 485.

468 Fransız RGŞ m. 3.

RGŞ'nin[469] etkisiyle ülkemizdeki limanlarda da şu yönde kayıtlara yer verilmektedir[470]: *"Römorkaj Esnasında", hangisi daha erken gerçekleşmiş ise halatın/kablonun gemiden römorköre veya römorkörden gemiye verilmesiyle ya da römorkörün geminin kaptanından doğrudan talimat almaya başlar hale geldiği andan itibaren başlayan ve hangisi daha sonra gerçekleşmiş ise römorkaj tamamlandıktan sonra halatın/ipin gemiden atılması veya römorkörün gemiden güvenli bir şekilde ayrılması ile sona erecek olan zaman dilimini ifade eder.*"

Bahsi geçen kayıtlar esas itibariyle, ilgili genel şartlar kapsamında öngörülen sorumluluk rejiminin geçerli olacağı süreci ortaya koyar[471]. Bunun da altında yatan temel hedef, çekicinin römorkaj faaliyetlerinden dolayı sorumluluğunu sınırlamaktır. Römorkaj genel şartlarında, çekicinin "*römorkaj esnasında*" ("*whilst towing*") meydana gelen zararlardan dolayı sorumlu olmayacağına ilişkin ifadeler yer alır[472]. Dolayısıyla şartlarda tarifi yapılan zaman dilimi aslında sözleşmenin ifa sürecini aynen yansıtmamaktadır. Bu süreç olsa olsa teknik anlamda römorkaj faaliyetlerinin başladığı ve sona erdiği safhayı gösterebilir. Oysa römorkaj sözleşmesinin ifasına başlama anı ile teknik anlamda römorkajın başlama anı, çoğu durumda örtüşmez. Zira çekme halatının/kablosunun verilmesinden önce, römorkaja elverişliliği sağlama, bilgi verme, işbirliği yapma gibi yükümlülüklerin ifasına başlanılmış olmalıdır. Klozda yer alan sona erme anı ile römorkaj sözleşmesinin sona erme anı da her zaman uyuşmayabilir. Çekme halatının güvenli şekilde çözülmesinden sonra da işbirliği yükümlülüğü devam edebilir. Ancak uygulamada çoğu zaman bu işlemin ardından römorkaj sözleşmesinden doğan başkaca yükümlülüğün kalmadığı ve sözleşmeden doğan edimlerin ifa edildiği görülmektedir.

---

469 Birleşik Krallık RGŞ m. 1.b.iv: "*Römorkaj sırasında*" (*whilst towing*)" ifadesi; römorkör veya yardımcı aracın, çektirene ait gemiden doğrudan emir almaya hazır hale geldiği, geminin tutulması, itilmesi, çekilmesi, hareket ettirilmesi, refakat edilmesi, yönlendirilmesi ya da yanında beklenmesi işlemlerine başlamak veya halat, kablo ya da ip almak amacıyla konumlandığı andan ya da yedekleme halatının römorkör veya yardımcı aracı tarafından verildiği ya da alındığı andan (hangisi daha önce gerçekleşirse) başlar; şu anlardan hangisi daha geç gerçekleşirse onunla sona erer: çektirene ait gemiden, tutma, itme, çekme, hareket ettirme, refakat etme, yönlendirme veya yanında bekleme işlemlerinin sona erdirilmesi ya da halat, kablo veya iplerin bırakılması yönünde verilen son talimatların yerine getirilmesi ya da yedekleme halatının nihai olarak bırakılması ve römorkör ya da yardımcı aracın gemiden güvenli bir şekilde uzaklaşmış olması."

470 Ambarlı Genel Hizmet Şartnamesi m. 1.7.
KEGM Tarifesi (m. 2.6.), İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi (m. 2.1.3) ve Tekirdağ Liman Tarifesi (m. 2.1.2) ise daha basit bir tanımı benimsemiştir: "*..römorkör hizmeti ise römorkörün geminin yanına varması ile başlar ve bunların gemiden ayrılmaları ile sona erer*…".

471 Rainey, *Law of Tug and Tow,* s. 58.

472 Birleşik Krallık RGŞ m. 4; Doğu Kanada RGŞ m. 4; Japon RGŞ m. 2.

2. 2. 2. 2. Römorkajın Başlayacağı Yer

Römorkajın başlayacağı yer römorkaj faaliyetinin türüne göre belirlenmektedir. Açık deniz römorkajı çektirenin ihtiyaçları doğrultusunda şekillendiğinden, genellikle yedeğin konumuna göre tayin olunur[473]. Karadeniz açıklarında motor arızası yapan bir geminin yahut yeni inşa edilen bir yüzer havuzun römorkajının, bulundukları nokta itibariyle başlaması doğaldır.

Liman römorkajında römorkajın başlayacağı yer uzun yıllardır uygulanan teamüllerle şekillenmiştir ve limanın girişinde belirli sahalarda başlar[474]. Olağan buluşma noktaları (*usual meeting points*) ismiyle, rıhtımlara ve terminallere göre yaklaşık koordinatlar yahut bazı fiziki özellikler belirtilmekte[475], bu noktalar liman kılavuzlarında veya yönetmeliklerde ilan edilmektedir[476]. Limana uğrak yapacak gemiler de bu noktalara gelerek hizmetten istifade etmeye başlamaktadır.

Limana yakın bir noktada arıza ve kaza meydana gelmiş ve römorkaj ihtiyacı hasıl olmuşsa, süreç liman sahası dışında da başlayabilir. Gemi limandan ayrılırken ise römorkajın başlayacağı yer ekseriyetle rıhtım ya da iskele olmaktadır. Bunun dışında, liman içerisinde çeşitli deniz araçlarının hareket ettirilmesi ihtimalinde, römorkaj deniz aracının bulunduğu noktada başlar.

Rıhtım veya iskeleye uğrak yapmaksızın mavnalara boşaltma yapan gemilere, yükün aktarılması esnasında römorkörler tarafından sabitleme ve refakat etme hizmetleri sunulmaktadır. Yine rıhtıma yanaşmaksızın yakıt ikmali veya kumanya temini yapan

---

473 Açık deniz formlarında bu konum açıkça belirtilmektedir: TOWCON 2021 (I. Kısım, 18. Kutucuk); TOWCON 2008 (I. Kısım, 24. Kutucuk); TOWHIRE 2008 (I. Kısım, 24. Kutucuk); NIPPONTOW (I. Kısım, 14. Kutucuk). TOWHIRE 2021 (I. Kısım, 19. Kutucuk) formunda ise, zaman çarteri sözleşmesindeki klozlara benzer şekilde, römorkörün çektirene sunulduğu yeri ifade etmek üzere "*Place of Delivery of the Tug*" ibaresine yer verilmiştir.

474 Uygulamada römorkaj hizmeti talep formlarında şu minvalde ifadelere yer verilmektedir: "*..Acenteliğimize / donatanlığımıza bağlı olup ……. Tarih,……. Saatte, ……. önlerinde olması beklenen ve …… tesisi iskelesine yanaşacak / ……. Demir yerine demirleyecek olan yukarıda özellikleri belirtilen gemimize römorkaj hizmetlerinin verilmesini talep ediyoruz..*". Örnek olarak bkz. Limak İskenderun Uluslararası Liman İşletmeciliği A.Ş. Gemi Rıhtım Talep Forumu; Sanmar Denizcilik Makina ve Ticaret A.Ş. Römorkaj ve Palamar Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi.

475 2 ilâ 3 nolu şamandıra arasında, kılavuz istasyonunun bulunduğu bölgede vb. şeklinde belirtilmektedir.

476 Örnek olarak bkz. Port of Marseille Information Guide, 2021, 75; Port of Hamburg Information Guide, 2021, 51.

gemilere, transfer sürecinde sabitleme hizmeti verilmektedir. Bu tip durumlarda doğal olarak römorkaj ilgili işlemin gerçekleşeceği yerde başlar.

2. 2. 2. 3. Römorkaja Başlanması Gereken Zaman

Liman römorkajında, liman düzenlemeleri doğrultusunda geminin limana yaklaşmadan belirli bir süre önce, gemi bildirim formu ile tahmini varış zamanı (*estimated time of arrival-ETA*) liman idaresine bildirilir[477]. Liman idaresi bunu değerlendirerek talep edilen tarihteki limanın durumu hakkında donatana veya acentesine bilgi verir. Daha sonra limanın durumuna uygun olarak römorkaj şirketine hizmetin başlaması arzu edilen zaman dilimini de içeren römorkaj talep formu gönderilir[478]. Şayet geminin seferindeki aksama nedeniyle gecikme yaşanacaksa, bunun da derhal bildirilmesi gerekir.

Limana uğrak yapan gemiler rıhtım/iskelede uygun bir yer bulunması ve römorkörlerin de müsait olması halinde bekletilmeksizin yanaştırılmak üzere römorkaj işlemine alınır. Kuşkusuz liman işletmesi müşterisi olan gemi donatanlarının ihtiyaçlarına en hızlı şekilde cevap vermek ister. Fakat limanın yoğunluğu, fiziki durumu, altyapı olanakları, römorkör sayısı ve bazen hava durumu koşullarına göre römorkajın başlaması zaman alabilmektedir[479]. Eğer yanaştırma manevrasına başlanması o an için mümkün

---

477 Günümüzde artık bu bildirimin "*Liman Tek Pencere Sistemi*" (LTP) adı verilen tek bir platformdan verilmeye başlandığı görülmektedir. Yerleşik uygulamada dış ticaret işlemlerine konu eşya için liman sahasında birden çok kurumun işlem yapması nedeniyle bu işlemlere konu edilen veriler acenteler tarafından mükerrer bir şekilde ayrı ayrı sunulmaktadır. Bunun akabinde her bir kurum tarafından yapılan işlemler diğeri ile fiziki ortamında yazılı belge halinde paylaşılmaktadır. Haliyle bu uygulama süreçlerin uzamasına ve paralelinde de maliyet artışlarına yol açmaktadır. Diğer taraftan basılı belgelerin tahrif edilmesi riski sebebiyle süreçler suiistimale açıktır. Mevcut uygulamalardan kaynaklı sorunların önüne geçilerek liman işlemlerinin daha basit, süratli ve aynı zamanda güvenilir biçimde yürütülerek ticaretin kolaylaştırılmasını ve bu yolla ülke ekonomisinin gelişimine katkıda bulunmayı sağlamak amacıyla, liman tek pencere sistemi hayata geçirilmiştir. Böylelikle geminin limana girişinden ve çıkışından önce acenteler tarafından yapılması gereken bildirimlerin tek bir veri tabanından girilmesi; muhtelif kurumlar ile liman işletmelerince ihtiyaç duyulan bilgilerin bu veri tabanından çekilmesi; kamu kurum ve kuruluşlarınca verilen izinlerin ve yapılan işlemlerin sonuçlarının aynı sistem üzerinden görülmesinin sağlanması hedeflenmektedir. Bkz. Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, *Liman Tek Pencere Sistemi Acente Kılavuzu*, 2018, 2.

478 Geminin limana gelmeden belirli bir süre önce geminin acentesi tarafından sunulan römorkaj talep formlarında, geminin liman sahasında bulunacağı yaklaşık zaman dilimi de belirtilir. Türk limanlarında asgari süre genellikle 24 saattir. Yabancı limanlarda bu süre römorkajın niteliğine göre değişebilmektedir. Örneğin, Thames Nehri'de mutad olmayan römorkaj operasyonlarında (*non-routine towage operation*) en az 5 iş günü öncesinden bildirim yapılması şart koşulmuştur. Bkz. Code of Practice for Craft Towage Operations on the Thames, 2022, 7. Ayrıca bkz. Port of Rotterdam Information Guide, 2024, 12.

479 *Eastern Tar Products Corp. v. Chesapeake Oil Transport Co*. 1939 AMC 58, 101 F.2d 30 (1939): "*.römorkör yalnızca denizcilerin muhakemesine göre (judgment of nautical men) yolculuk için makul*

olamıyorsa, gemiler idarece tanımlı demirleme sahasına yanaşma kuyruğuna girerler ve sıra esasına göre[480] yanaşma manevrasına alınırlar[481].

Römorkaja elverişli römorkörün kararlaştırılan tarihte hizmete hazır edilmesi gerekir[482]. Römorkörün talimatları uygulamaya hazır durumda olması, römorkörün doğru pozisyon almasına ve römorkaj bağlantısının kurulabilmesi için gerekli olan ekipmanın ve personelin bulunmasına bağlıdır. Eğer römorkör kendisine yöneltilen talimatları uygulayamayacak durumdaysa, halat alıp verme mesafesinde bulunmasının da tek başına pek bir anlamı yoktur. Zira römorkörün talimatın verildiği anda ve yerde, o talimatı uygulamaya muktedir olması gerekir[483].

Liman başkanlığının idari sahasına geliş bildirimi yapmakla yükümlü gemiler ordino almadan yanaşma veya demirleme işlemi yapamaz (Limanlar Yönetmeliği m. 10). Dolayısıyla gerekli kıstasların yerine getirilerek ilgili liman başkanlığına ordinonun ibraz edilmesi gerekir. Römorkaj şirketleri, liman başkanlıklarınca yanaşma ordinosu tanzim edilmeyen gemilere ve idarenin gemi yanaşmasını uygun görmediği kıyı tesislerine römorkaj hizmeti veremez (2025 KHRY m. 24/8).

Liman idari sahasına giriş ve bu sahadan çıkış yapan gemiler için kılavuz kaptan alma ve bırakma yerlerinin koordinatları liman rehberleri ve yönetmeliklerde belirtilmekte olup gemiler bu sınırlar dâhilinde kılavuz kaptan alabilir ya da

---

derecede güvenli görülen havalarda yola çıkmalıdır…Römorkajın başlaması gereken zaman, makul bir ihtiyat ve muhakemeyi (reasonable prudence and judgment) gerektiren pratik bir sorundur..”

480 Aciliyet ve özellik arz eden bazı durumlarda sıra esasında birtakım istisnalar yapılabilmektedir. Limanlar Yönetmeliği m. 10/1-e uyarınca, olağanüstü hal, seferberlik, kamu güvenliği, yangın, deniz kirliliği, kriz yönetimi, seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti bakımından acil müdahale gerektiren durumlarda; gemi ve deniz araçlarının ordino ile belirlenmiş yerlerini değiştirmeye, daha önce tanzim edilmiş ordinoları iptal etmeye, yükleme ve tahliye işlemlerini durdurmaya, gemileri ve diğer deniz araçlarını bulundukları yerden kaldırmaya, öncelik verilmesi gerekenleri yanaştırmaya ve geminin, deniz aracının ve kıyı tesisinin mevcut imkânlarını kullanmaya liman başkanlığı yetkilidir. Yabancı limanlarda da benzer uygulamalar mevcuttur:
Alman RGŞ m. 2/5: Diğer gemilere (örneğin limana giriş yapacak olanlara), limanın teamüllerine ve özellikle denizcilik koşullarına göre veya liman otoritelerinin emirleri doğrultusunda öncelikli hizmet verilmesi gerekebilir. Römorkaj şirketi her zaman insanlara veya deniz araçlarına acil yardım (*Not Hilfe*) sağlama yetkisine sahiptir. Bu hizmetlerin yerine getirilmesi sebebiyle yaşanan gecikmelerden dolayı römorkaj şirketi sorumlu tutulamaz.

481 Limanlar Yönetmeliği m. 10/1-ç uyarınca, yanaşma yerlerinin dolu olması halinde gemi ve deniz araçları, sıra beklemek üzere kendilerine ayrılmış demirleme sahasında kalırlar ve liman başkanlığının izni olmadıkça demirleme sahalarını değiştiremez ve deniz trafiğini engelleyecek şekilde liman idari sahasında demirleme yapamazlar.

482 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 105.

483 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 64; Kovatz, *Law of Towage*, 44; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 62; Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 86.

bırakabilirler[484]. Gemi yanaşma manevrası kapsamında gemiye alınan kılavuz, kaptana tavsiyelerde bulunarak gemiyi emniyetli bir biçimde rıhtıma yanaştırır. Kılavuz alma zorunluluğunun bulunmadığı ve gemi donatanının ihtiyari kılavuz almaya da yanaşmadığı hallerde geminin kendi kaptanı operasyonu yönetir.

Gemi rıhtıma yanaştıktan sonra tahliye operasyonu başlar. Tahliye işlemleri tamamlandıktan sonra, geminin limandan ayrılması için gerekli bürokratik işlemler halledilir. Yanaşma manevralarında olduğu gibi ayrılma manevralarında da römorkaj talepleri liman düzenlemelerinde öngörülen asgari süreler dikkate alınarak hedeflenen tahmini ayrılma tarihinden (*estimated time of departure*) belirli bir süre önce yapılır[485]. Liman başkanlığı idari sahasını aşarak sefer yapacak ticaret gemilerinin kıyı tesislerinden çıkışı, liman başkanlığınca verilecek "*liman çıkış belgesi*" ile yapılır[486]. Dolayısıyla gerekli kıstasların yerine getirilerek ilgili liman başkanlığına söz konusu belgenin ibraz edilmesi gerekir (Limanlar Yönetmeliği m. 11). Römorkaj şirketleri, liman başkanlıklarınca liman çıkış izni düzenlemeyen gemilere ve idarenin gemi ayrılmasını uygun görmediği kıyı tesislerine römorkaj hizmeti veremez (2025 KHRY m. 24/8). Limandan çıkış için gerekli işlemler tamamlandıktan ve kılavuz talep edilmişse, kılavuz gemiye alındıktan sonra ayrılma manevrasına geçilir.

---

484 İstanbul Liman Yönetmeliği (R.G. 10.09.2011 T., 28050 Sa.) m. 14; Mersin Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 15; İskenderun Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 15; Anamur Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 15; Taşucu Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 15; Karataş Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 15. Yabancı liman uygulamaları için bkz. Port of Bremen Information Guide, 2024, m. 11.3.

485 Yabancı liman uygulamaları için bkz. Port of Rotterdam Information Guide, 2024, 14.

486 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunu m. 2 uyarınca, liman idari sınırlarını geçerek sefer yapacak her ticaret gemisinin limandan ayrılışı, liman başkanlığınca verilecek izne tâbidir. Bu izin "*liman çıkış belgesi*" ile verilir. Liman çıkış belgesi, talep üzerine denize elverişli olan ticaret gemilerinin; a) Gemi adamları ile donatımı, b) Yolcu sayısı ve yükün cinsi, c) Yükleme durumu, hususları açısından belgelerin uygunluğu ile diğer zorunlu belgelerinin geçerliğinin liman başkanlığınca yapılacak denetim sonucu tespit edilmesi hâlinde düzenlenir. Yapılacak denetimin usul ve esasları İdare tarafından yönetmelikle belirlenir. Bu denetim, İdare tarafından oluşturulan, liman giriş ve çıkış işlemlerinin takip edildiği sistem üzerinden sunulan belgeler üzerinden de yapılabilir. Geminin denize elverişli olmadığının herhangi bir şekilde anlaşılması veya limandan ayrılmasını engelleyecek başkaca bir bilginin liman başkanlığına ulaşması hâlinde liman çıkış izni verilmez.
Liman çıkış belgesi verilmesi ile ilgili diğer hususlar 17/11/2009 tarihli ve 27409 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği hükümlerine göre belirlenir.
Yolcu gemileri hariç deniz turizmi araçlarına verilecek olan kıyı tesisi çıkış izni, 29/6/2009 tarihli ve 2009/15212 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Deniz Turizmi Yönetmeliği hükümleri kapsamında "*seyir izin belgesi*" ile verilir. Bu durumda seyir izin belgesi liman çıkış belgesi yerine geçer (Limanlar Yönetmeliği m. 11/1).
Gemilerin Teknik Yönetmeliği kapsamında "*Yazılı İzin Belgesi*" ile yapılabilecek seferlerde Liman Çıkış Belgesi aranmaz (Limanlar Yönetmeliği m. 11/8).

Ayrılma manevralarının çoğunda, geminin baş ve/veya kıç kısımlarındaki halat ile gemiye bağlı olan römorkörler, öncelikle geminin rıhtımdan emniyetli şekilde ayrılmalarını sağlar. Ardından önden ve bordadan çekme ve şayet varsa arkadaki römorkörle de itme gücü uygulamak suretiyle yükleme/boşaltma sahasından gemiyi çıkarırlar. Gemi trafiğinin az olduğu sakin sularda, liman güvenli sahasının bitimine kadar gemiye refakat ederler ve bu noktada artık ameliye sona etmiş olur. Trafik yoğunsa veya liman sahası kısıtlıysa, gemi kontrollü şekilde liman sahasını terk edene kadar halat bağlantısı çözülmez.

2. 2. 2. 4. Römorkaj Düzeninin Tesis Edilmesi

Taraflar arasındaki sözleşmeye ve römorkajın niteliğine göre, römorkaj düzeninin tesis edilmesi gereklidir. Römorkaj bağlantısı; römorkaj tekniğine, kullanılacak römorkör sayısına, manevraların gereklerine, yedeğin fiziki koşullarına ve sair unsurlara göre değişiklik arz edebilir. Geminin baş veya kıç kısmından birer römorkör bağlanabileceği gibi özellikle kalkış manevralarında sıklıkla görüldüğü üzere bordasına da römorkör bağlanabilir. Bağlantı tek veya çift halat ile sağlanabilir. Bağlantı açısı ve bağlantının uzunluğu ciddi bir hesaplama ve öngörüyü gerektirir.

Doğru bir römorkaj düzeninden bahsedebilmek için çekme halat veya kablolarının gerekli nitelikleri ve uzunluğu haiz olması, römorkör ve yedek arasında uygun mesafe bırakılması şarttır[487]. Orantısız derecede uzun bir çekme halatı manevra kabiliyeti üretemez, istenilen manevranın yapılamaması da çarpışmaya ve römorkörün veya yedeğin hasar görmesine yol açabilir[488]. Çekme halatının kısa olması çeki gücünün iletimini kolaylaştırır ancak römorkör ile yedek arasındaki mesafe fazla kısa olursa çatma riski ortaya çıkar[489]. Tedbirli bir gemi adamının, römorkaj bağlantısının uzunluğunu; yedeklenenin hacmi, ağırlığı ve boyutunun yanı sıra rüzgâr, dalga, gelgit ve akıntı durumu dikkate alarak belirlemesi gerekir[490]. Aksi takdirde, römorkörün gücü rüzgâr ve akıntının kuvvetine karşı gelemeyebilir. Yedekte birden fazla gemi ya da deniz aracı bulunuyorsa, bunlar arasında da gerekli mesafe ayarlanmalıdır[491]. Liman düzenlemeleri römorkaj bağlantısına ilişkin hükümler içeriyorsa bunların da mutlaka tetkik edilmesi gerekir.

---

487 Schlößin, *Schleppvertrag*, 26; Parks/Kattel, *Law of Tug*, 137; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 114.
488 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 134.
489 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 134.
490 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 134.
491 Schlößin, *Schleppvertrag*, 26; Parks/Kattel, *Law of Tug*, 137-138; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 114.

Römorkaja başlanmadan tüm işlemlerin yapıldığından emin olunmalı ve kontroller tamamlandıktan sonra gecikmeden römorkaja başlanılmalıdır[492].

Çekilecek gemi veya sair deniz aracını usulüne uygun şekilde yedeğe almanın çekicinin görevi olduğu açıktır[493]. Bu yükümlülük temelde yedeğin konumlandırılmasını ve römorkaj bağlantısının tesis edilmesini içerir. Ancak liman römorkajında bu işlemler yedeğe alınacak gemi kaptanı (veya kılavuz kaptan) talimatlarıyla gerçekleşir[494]. Çekicinin gemiyi veya diğer bir deniz aracını yedeğe alma görevi, yedeğe zarar verebilecek risklerden mümkün olduğunca kaçınmayı da kapsar[495]. Dolayısıyla çektiren kanalından gelen talimatlar doğrultusunda ve gerekli özen gösterilerek bu işlemler tamamlanmalıdır.

2. 2. 2. 5. Römorkajı Usulüne Uygun Şekilde Devam Ettirme

Zamanında başlayan römorkaj, gecikmeye ve muhtemel bir zarara mahal vermeyecek şekilde sürdürülmelidir. Römorkaj faaliyeti, icrası sırasında yedek ve römorkörlerin pozisyonu, halatın uzunluğu, bağlantıya son verilip verilmeyeceği gibi birçok konuda değerlendirme ve beraberinde de değişikliği gerektiren dinamik bir süreçtir. Dolayısıyla römorkajın usulüne uygun şekilde ifası bu sürecin an be an iyi analiz edilmesine bağlıdır. Bu kapsamda özellikle römorkajın gerektirdiği manevralar yerine getirilmeli, römorkajın her aşamasında römorkör kaptanı, gemi kaptanı ve varsa kılavuz kaptan arasındaki iletişim sürdürülmelidir[496].

Römorkaj başladıktan sonra da birtakım eksiklikler ortaya çıkabileceği gibi önceden var olan eksikliklerin de farkına varılabilir. Böyle bir ihtimalde de hem römorkör kaptanının hem de gemi kaptanının tedbirli bir kaptandan beklenecek eylemlerde bulunması gerekir. Şayet römorkaja devam edilmesi tehlike yaratıyorsa, römorkaja ara

---

492 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 134; Sweeney, "Collisions", 584-585; Bishop, "Tug and Tow", 514-515. *Stevens v. East-West 649 F.2d 1104, 1982 AMC 2820 (5th Cir. 1981)* davasına konu olayda çekici, çekme halatını çekme kancasına değil, mavna üzerindeki emniyetsiz bir sabitleme plakasına (*stop plate*) bağlamış ve bu sebepten dolayı römorkörde çalışan güverte görevlisinin yaralanmasından dolayı Amerikan Yüksek Mahkemesi tarafından sorumlu tutulmuştur.

493 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 134.

494 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 315-316.

495 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 136.

496 Kovatz, *Law of Towage*, 82.

verilerek eksikliğin giderilmesi beklenmelidir[497]. Eksiklik yedekteki gemi veya deniz aracından kaynaklanıyor ve eksiliğin giderilmesi uzun bir süre alacaksa, çekicinin daha fazla bekleme yükümlülüğü olmadığı kabul edilmelidir. Bu durumda, yedeğin deniz trafiğini aksatmayacak ve konvoy bakımından tehlike yaratmayacak bir noktaya çekilmesi ve eksiklikler giderildikten sonra römorkajın tamamlanmayı uygun olacaktır. Liman römorkajında kıyı tesisleri zaten çok uzakta kalmadığından hem liman trafiğinin sekteye uğramaması hem de yedeğin durumunun düzelmesi bakımından genel kabul edilen çözümün yedeğin kıyıya çekilerek sabitlenmesi yönünde olduğu görülmektedir. Eksiklik römorkörden kaynaklanıyorsa ve kısa sürede giderilemeyecek nitelikteyse, limandaki diğer bir römorkörün gönderilmesi daha uygun çözüm olacaktır.

Bazı römorkaj sözleşmelerinde ve genel şartlarında belirli durumların ortaya çıkması halinde römorkaja ara verilmesini gerektiren kayıtlara yer verilmektedir. Bu durumda sözleşme şartlarına göre konunun değerlendirilmesi uygun olacaktır[498].

2. 2. 2. 6. Römorkajın Sona Ereceği Yer

Römorkajın sona ereceği yer römorkaj sözleşmesine ve faaliyetin türüne göre belirlenmektedir. Bu konum liman römorkajında uzun yıllardır uygulanan teamüllerle şekillenmiştir. Kalkış manevralarında römorkaj, limanın çıkışında belirli bir sahada sona erer. Kalkış manevrası gerçekleştikten belirli bir süre sonra (genellikle) bağlantı halatı çözülmekte ve liman bölgesi terk edilene kadar refakat hizmeti sunulmaktadır. Yanaşma manevralarında ise römorkajın tamamlanacağı yer ekseriyetle rıhtım ya da iskele olmaktadır. Ancak bazı durumlarda geminin rıhtım veya iskele içerisindeki yerinin değiştirilmesi gerekmekte ve bu durumda da ilave römorkaj işlemi yapılmaktadır. Rıhtım veya iskeleye uğrak yapmaksızın mavnalara boşaltma yapan gemiler ile rıhtıma yanaşmaksızın açıkta yakıt ikmali veya kumanya temini yapan gemiler bakımından römorkaj, ilgili işlemin tamamlandığı yerde sona erer.

---

497 *Houma Well Service v. Capt. O'Brien, 1970 AMC 2041, 312 F. Suss. 257 (E.D. La.)*: "*..römorkör mürettebatı yedekte çekilen mavnanın dengesinin bozulduğunu biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa, mavnayı bağlamaları veya karaya oturtmaları kendilerinden beklenir*…"

498 Almanya RGŞ m. 2/6: Genel Şartların m. 2/4 ve m. 2/5, c. 1-2'ye atıfta bulunulan durumlarda, başlamış olan hizmetlere ara verebilir. Hizmete ara verme durumunda, çekilen nesnenin güvenlik gereklilikleri dikkate alınarak usulüne uygun şekilde emniyeti sağlanmalıdır. Hizmetlerin kesintiye uğramasına sebep olan durum ortadan kalktıktan sonra, çekici, gecikmeye mahal vermeksizin hizmetlere devam eder.
Ayrıca bkz. Hollanda RGŞ m. 5.

Açık deniz römorkajı ise çektirenin ihtiyaçları doğrultusunda şekillendiğinden, römorkajın sora ereceği yer genellikle yedeğin durumuna ve çektirenin talebine göre sözleşmede tayin olunur[499].

2. 2. 2. 7. Römorkajın Gecikmesi

Römorkajın icrası taraflarca belirli bir süreye bağlanmamaktadır. Zaten liman römorkajı, limanın büyüklüğüne ve durumuna göre değişmekle birlikte, bir veya birkaç saat içerisinde tamamlanmaktadır. Fakat taraflarca bu yönde bir hüküm öngörülmemiş olsa dahi römorkajın "*makul bir süre*" içinde tamamlanması gerekir[500]. Römorkaj geç başlamış veya zamanında başlamasına rağmen römorkajın sürdürülmesinde gecikme yaşanmışsa ve çektiren bu sebepten zarara uğramışsa, çekici bu zararları tazmin etmek zorunda kalır (TBK m. 117 vd.). Römorkajın gecikmesi sebebiyle sözleşmeden dönülmesi de imkân dahilinde olmakla birlikte (TBK m. 125/2), çekicilerin Türk limanlarındaki tekel konumları gereği, diğer bir çekiciye başvurma olanağı olmayan çektirenlerin sırf römorkaj faaliyetindeki gecikmeye dayanarak o limandan vazgeçmesi pek olası değildir.

Römorkajın gecikmesi, hukuki sonuçların yanı sıra çekicilerin ve limanın itibarına da zarar verir. Nitekim gemiler limana salt römorkaj hizmeti almak amacıyla gelmemektedir. Yük veya yolcularını tahliye etmek, yeni yük veya yolcu almak, bazen bakım ve onarım görmek bazense yakıt veya kumanya tedarik etmek için gelirler. Römorkaj ise geminin esas amacına ulaşmasına yardımcı olan bir hizmettir. Liman ekosistemi içerisinde önemli bir yeri olan römorkajın gecikmesi geminin tüm operasyonunu etkiler. Limana uğrak yapan bir geminin bekletilmesi, donatanlar tarafından hiç arzu edilmeyen bir durumdur. Zira donatanlar gemilerin işletme maliyetlerine gemiler beklerken de katlanmaktadır. Römorkaj hizmetlerindeki aksaklık yalnızca çekicinin değil tüm limanın itibarını olumsuz şekilde etkileyerek uzun vadede o limanın tercih edilmemesine yol açar. Günümüzde limanlar arasında sıkı bir rekabet söz konusu olup liman işletmeleri gemilerin maruz kaldığı âtıl süreleri azaltma çabası

---

499 Açık deniz formlarında bu konum açıkça belirtilmektedir: TOWCON 2021 (I. Kısım, 19. Kutucuk); TOWCON 2008 (I. Kısım, 25. Kutucuk); TOWHIRE 2008 (I. Kısım, 25. Kutucuk); NIPPONTOW (I. Kısım, 15. Kutucuk). TOWHIRE 2021 (I. Kısım, 20. Kutucuk) formunda ise, zaman çarteri sözleşmesindeki klozlara benzer şekilde, römorkörün çektirene sunulduğu yeri ifade etmek üzere "*Place of Redelivery of the Tug*" ibaresine yer verilmiştir.

500 Parks/Kattel, *Law of Tug,* 129.

içerisindedir[501]. O nedenle gecikmenin önüne geçecek şekilde bir römorkaj planlamasının yapılarak süreç yönetiminin sağlanması önem arz eder[502]. Aksi takdirde yüksek yatırım maliyeti gerektiren ve tedarik zincirinin en önemli halkalarından birisi olan limanlardan beklenen gelir ve katma değerin elde edilememesi sonucu doğacaktır. Nitekim 2025 KRHY m. 11/7'de açıkça, çekicinin ilgili limanda faaliyette bulunduğu süre boyunca hizmetleri aksatmadan vermek zorunda olduğuna vurgu yapılmıştır[503].

Çekici gecikmeler sebebiyle idari para cezasına da çarptırılabilir (2025 KHRY m. 26). Bunun dışında karşılaşabilecekleri en önemli yaptırım ise idareden aldıkları faaliyet lisansının iptalidir. Şayet sunulan hizmetlerde sürekli bir gecikme yaşanıyor ve idareye karşı üstlenilen taahhütlerin yerine getirilememesi söz konusu ise çekicinin lisansı iptal edilebilir (2025 KHRY m. 27).

2. 2. 3. Römorkajı İfa Etme Yükümlülüğü

2. 2. 3. 1. Genel Olarak

Römorkaj sözleşmesiyle çekici, sözleşmede kararlaştırılan römorkajı yürütmeyi borçlanır[504]. Çekici borcunu, çektirenin haklı menfaatine ve sözleşmeye uygun olarak yürütmek zorundadır; bunu yerine getirirken de çektirenin talimatıyla bağlıdır (TBK m. 505). Bununla birlikte çekici, liman römorkajı sözleşmesinde üstlendiği edimleri sonucun gerçekleşmemesi rizikosundan bağımsız olarak yerine getirir[505]. Römorkajın kapsamı, her şeyden önce sözleşmeye göre belirlenir[506]. Ancak sözleşmede açık bir hüküm yoksa, işin niteliği esas alınır (TBK m. 504/1). Tarafların açık iradeleri bulunmasa dahi römorkajın kapsamı belirlenirken römorkaj ile varılmak istenen amaç, römorkajın

---

501 Serdar Alnıpak, *Liman Yönetimi*, (İstanbul: Nobel Bilimsel Eserler, 2022), 48 vd.

502 Yercan, *Liman İşletmeciliği*, 169.

503 Ayrıca 2025 KRHY m. 24/2'de "…*Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, 618 sayılı Kanun, bu Yönetmelik, ilgili diğer mevzuat hükümleri ve alt düzenleyici işlemler ile taahhütname veya sözleşmede belirlenen şartlara uygun olarak mücbir sebep halleri olmadıkça 7 gün 24 saat esasına göre kamu yararı ve sorumluluğuyla yürütülür*.." şeklinde buyrulmuştur.

504 Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 96.

505 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 409; Yavuz/Acar/Özen, *Borçlar Özel*, 1271; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 137; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 7; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 96-97; Sayın Korkmaz, *Vekâlet Sözleşmesi*, 87; Erkan, "Vekalet", 443.

506 Birleşik Krallık RGŞ m. 1.b.(i): Bu şartların uygulanması bağlamında "*römorkaj*" ("*towing"*), çektirene ait geminin sabitlenmesi, itilmesi, çekilmesi, hareket ettirilmesi, refakat edilmesi, yönlendirilmesi veya yanında beklenmesi ile ilgili her türlü işlemi kapsar; "*yedekleme*" ("*to tow"*), "*yedeklenmek*" ("*being towed*") ve "*yedekleme hizmeti*" ("*towage"*) ifadeleri de aynı şekilde tanımlanır.

özellikleri ve bu alandaki teamüller göz önünde tutularak bir sonuca varılabilir[507]. Nitekim römorkaj sözleşmesinde çoğu durumda sözleşmede genel olarak talep edilen römorkaj türü yazmakta (refakat, çeki, manevra, yanaştırma vb.), bunun nasıl yapılacağına ve kapsamına ilişkin detaylara yer verilmemektedir. İcra edilecek römorkajın muhtevası büyük ölçüde çektirenin talimatları, liman rehberleri ve liman teamülleri ile belirlenmektedir.

2. 2. 3. 2. Kapsam

2. 2. 3. 2. 1. Gemi Kaptanı, Kılavuz Kaptan ve Römorkaj Kaptanı Arasındaki İlişki ve Görev Dağılımı

Kılavuz kaptan faaliyette bulunduğu sahaya hâkim olmakla birlikte hizmet verdiği gemiye yabancıdır[508]. Römorkaja konu gemi hakkında ihtisası olan bizatihi o geminin kaptanıdır. Römorkörün özelliklerini en iyi bilen kişi ise römorkör kaptanıdır. Dolayısıyla bu üç kişinin uzmanlıkları farklı olup hedeflenen römorkajın icrasında birbirlerini tamamlayıcı işlev görürler[509]. Bu itibarla römorkajın her aşamasında römorkör kaptanı, gemi kaptanı ve varsa kılavuz kaptan arasındaki iletişim ve koordinasyonun sürdürülmesi zorunluluk arz eder[510]. Kılavuz kaptan alınması her durumda zorunlu değildir. Bu durumda görev dağılımı gemi kaptanı ve römorkör kaptanı arasında yapılacaktır.

Gemi kaptanı geminin limana giriş ve çıkış sürecinde gereken özeni göstererek güvenliği temin etmekle yükümlüdür[511]. Dolayısıyla ilgili limanda kılavuz kaptan ve/veya römorkör alınması mevzuat gereği mecburi tutulmamasına rağmen sefer güvenliği bakımından gerekliyse (TTK m. 1110/2), ihtiyacı donatana bildirmelidir[512]. Şayet gemi kaptanı seyrettiği sulara hâkim olmamasına karşın kılavuz kaptan almaz ve

---

507 Yavuz/Acar/Özen, *Borçlar Özel-I*, 1289; Eren, *Borçlar Özel*, 721.

508 Reid, *Tugs*, 5.

509 Reid, *Tugs*, 7.

510 Kovatz, *Law of Towage*, 82.

511 Alhan, "Kaptanı", 598.

512 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 315-316.
Bunge Corp. v. M/V Furness Bridge, 558 F.2d 790, 799 (5th Cir. 1977)"…*Bu koşullar altında, belirli bir geminin yanaşma sırasında ihtiyaç duyduğu römorkör sayısını belirleme görevini rıhtım görevlisine yüklemeyi reddediyoruz. Römorkör kullanımı, yanaşma prosedürünün ayrılmaz bir parçasıdır ve bu nedenle, gemi kaptanının münhasıran sorumlu olduğu bir seyir operasyonudur*..".
Aynı yöndeki başka kararlar için bkz. *A/S Atlantica v. Moran Towing Transportation Co., Inc.*,498 F.2d 158, 161 (2d Cir. 1974); *Al Johnson Construction Co. v. S.S. Rio Orinoco,*249 F. Suss. 182, 187 (E.D.P.a. 1965).

bu durum kazanın oluşumuna etki ederse, kendisine kusur atfedilebileceği kabul edilmektedir[513].

Zorunlu römorkaj uygulamasında zaten römorkörlerden yararlanılmaktadır. Römorkajın ihtiyari olduğu durumlarda ise bunun kararı geminin donatanına aittir. Donatan geminin kaptanıyla görüşerek bu kararı alır. Karar alındıktan sonra donatan doğrudan veya acentesi aracılığı ile römorkaj talep eder[514]. Sözleşme süreci tamamlandıktan ve römorkaj termini oluşturulduktan sonra, kararlaştırılan yer ve tarihte römorkajın ifasına başlanır.

Römorkajın ifası sırasında gemi kaptanı tarafından verilecek talimatlar açık ve net olmalı, tereddütte yer bırakmamalıdır[515]. Ayrıca talimatın mümkün olduğunca kısa ve doğrudan olmasında fayda vardır[516]. Römorkör kaptanı da aldığı talimatlardan sonra teyit içeren ifadeler kullanır; böylelikle talimatların iletildiği, anlaşıldığı ve uygulanacağı açıklığa kavuşmuş olur. Birden fazla römorkör kullanılan durumlarda talimatlar sırayla verilmeli, ilk römorköre talimat gönderilmişse römorkör kaptanından teyit alındıktan sonra diğer römorköre geçilmeli ve tüm süreç bu şekilde yönetilmelidir[517]. Çünkü bir talimat anlaşılmadan veya yerine getirilmeden diğerine geçilirse römorkörler ve gemi arasındaki koordinasyon bozulabilir.

Römorkaj esnasında römorkör kaptanı ve mürettebatın iletişimi de etkin şekilde sağlanmalıdır[518]. Zira gönderilen talimatlar ancak römorkör tarafından uygulandığı takdirde römorkaj başarıya ulaşabilir. Römorkörün kendi komuta zincirinde aksaklık olursa hedeflenen sonuç gerçekleşmez. Bu nedenle, römorkör kaptanı talimatları aldıktan sonra römorkör mürettebatı arasında görev paylaşımını usulünce yapmalıdır. Yedekteki gemiden gönderilen komutların römorkör kaptanı veya mürettebatı tarafından yerine getirilmediği, yanlış uygulandığı veya römorkörün kendi inisiyatifiyle hareket ettiği durumlarda çekicinin sorumluluğu gündeme gelir[519].

---

513 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 302. Bu yönde ayrıca bkz. *The Alleta* (1965) 2 LLR, 479.
514 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 315-316.
515 Reid, *Tugs*, 70.
516 Reid, *Tugs*, 70.
517 Port of Marseille Information Guide, 2021, 76.
518 Code of Practice for Ship Towage Operations on the Thames, 2024, 4; Code of Practice for Craft Towage Operations on the Thames, 2022, 7.
519 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51-52.

Kılavuz kaptan ve römorkör kaptanı hizmet verdikleri gemiye yabancı olduğundan römorkajın icrasını etkileyebilecek nitelikteki bilgilerin gemi kaptanı tarafından sağlanması gerekir. Örneğin, geminin belirli bir noktadan itilmesinin daha etkili olduğu veya belirli noktalardan itilmesinin gemiye zarar verebileceği bu kapsamda değerlendirilebilir[520].

Diğer taraftan, kılavuz kaptandan birlikte çalıştığı römorkörün dinamiklerini anlaması beklenir[521]. Kılavuz kaptanın römorkörlerin diziliminin nasıl olacağına, konumlandırmanın ne tarafa yapılacağına, halatın uzunluğuna ve kullanım durumuna vakıf olması gerekir[522]. Çünkü kılavuzun tercihleri büyük ölçüde römorkajın seyrini ve başarısını belirler. Nitekim uygulamada kılavuz kaptanlar sürekli aynı römorkörler ile işlem yaptığından römorkörün özelliklerine ve kabiliyetlerine de hâkim vaziyettedir[523].

Kılavuz kaptanın muhatap olduğu römorkör kaptanları ile aynı sahada çalışma deneyimi bulunduğundan zamanla bu ikisi arasında karşılıklı güvene ve anlayışa dayalı bir ilişkinin oluştuğu söylenebilir[524]. Römorkör kaptanı, geçmiş ve alışagelmiş uygulamalar ile birlikte kılavuz kaptanın kendisinden beklentilerini ve talimatlarının ne yönde olacağını tahmin edebilmektedir[525]. Liman römorkajı uygulamasında gemi tipleri değişse de kalkış ve yanaştırma manevraları benzerlik gösterir. Ayrıca kılavuz kaptan ve römorkör kaptanı aynı işlemleri tekrar tekrar yaptığından dolayı talimat ve uygulamalar büyük ölçüde yeknesaklaşmıştır[526]. Her ne kadar kılavuz kaptan görevi icabı talimatları gönderse de bunların bir kısmı gerçek anlamda römorkaja yön veren talimatlar değildir[527]. Deneyimli römorkör kaptanları liman sahasını hâkim olduklarından, kendilerine her ayrıntı için bir komut verilmesine de zaten gerek kalmaz. Ancak bu fiili durum, kontrolün römorkör kaptanına devredildiği anlamına gelmez. Kılavuz kaptanın konvoyun

520 Port of Marseille Information Guide, 2021, 75.

521 Bu yönüyle kılavuz kaptan tanımında "*römorkör ile gemi idare edebilme becerisine de sahip kişi*" ("*one also familiar with the art of shiphandling with tugs*") ibaresinin de yer alabileceği önerisinde bulunulmuştur. Bkz. Reid, *Tugs*, 10.

522 Bu kararların verilebilmesi ise römorkörün boyutu, güverte üstü yapısı (yükseklik, genişlik vb.), gücü, manevra kabiliyeti gibi özelliklerinin bilinmesine bağlıdır. Reid, *Tugs*, 9-12.

523 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 315; Reid, *Tugs*, 8.

524 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 315.

525 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 315.

526 Reid, *Tugs*, 69.

527 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51.

komutasından doğan sorumluluğu devam eder ve bu nedenle de kılavuz kaptan, römorkör kaptanının hata yapması durumunda her an duruma müdahale edebilir[528].

2. 2. 3. 2. 2. Römorkaja Hazırlık

Römorkaj muhtevası itibariyle oldukça riskli bir işlemdir. Üstüne üstük yoğunlaşan deniz trafiği, yıldan yıla artan gemi tonajları ve boyutları, römorkaja konu olacak gemi veya deniz araçlarının birbirinden farklı özelliklere sahip olması gibi muhtelif sebepler de bu riski arttırmaktadır. Römorkajın başarılı şekilde ifası, evvela doğru bir planlamayı gerektirir. Zira her bir römorkaj işlemi kendine has özellikler barındırır. Yeni inşa edilen bir geminin suya indirilmesi ile ekonomik ömrünü tamamlayan geminin geri dönüşüme çekilmesi bakımından römorkaj tekniği birbirinden farklıdır. Aynı şekilde, tamir görmek amacıyla geminin havuza alınması ile deniz altı kablo ve boru döşeme gemilerinin faaliyetlerinde uygulanan römorkaj önemli ayrımlar barındırır. Yine liman içerisinde bir tanker gemisi ile özel bir yata verilecek römorkaj hizmeti bambaşkadır.

Römorkaj faaliyeti bakımından, römorkajın niteliği ve sözleşmenin özellikleri planlamanın genel çerçevesini çizer[529]. Limanın durumu, hava ve deniz koşulları, römorkörün teknik kabiliyeti ile yedeğe alınacak gemi veya deniz aracının özellikleri ise detayları belirler[530]. Uğrak yapan klasik yük ve yolcu gemileri için kullanılan römorkaj tekniği uzun süredir benzerlik gösterdiğinden, bunlar bakımından uygulamada özel bir planlama ihtiyacı doğmamaktadır. Zaten römorkör kaptanı ve mürettebatı ile kılavuz kaptan, o limanın özelliklerini ve römorkörü yakından tanıdığı ve daha önce de birçok kez aynı işlemi tekrarladığından dolayı liman römorkajı büyük ölçüde tekdüze hale gelmiştir. Ancak yine de özellik arz edebilecek bazı durumlarda planlama yapılması ihtiyacı baş gösterebilir[531]. Örneğin, limana uğrayacak bir sondaj gemisi veya diğer bir

---

528 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51.

529 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 103.

530 BTCE, *Harbour Towage*, 28.

531 Thames Nehrinde, mutad römorkaj faaliyetleri (*routine towage operation*) dışında kalan ve muhtelif deniz araçlarının (*craft*) römorkajını konu alan operasyonlar için seyrüsefer risk değerlendirmesi (*navigational risk assessment*) ve römorkaj planının liman başkanlığına önceden verilmesi zorunluluğu getirilmiştir. Bkz. Code of Practice for Craft Towage Operations on the Thames, 2022, 9. Ülkemiz karasularında yedekli seyir (çeki) yapacak gemi ve sair deniz araçları bakımından da "*Yedekli Seyir İşlemlerinde Takip Edilecek Esaslara İlişkin Uygulama Talimatı*" çerçevesinde çeki planı veya raporu hazırlanarak liman başkanlığına sunulması gerekmektedir.

özel amaçlı açık deniz aracı için emniyeti sağlamak amacıyla önceden bir tasarlama gerekebilir[532].

Diğer taraftan her bir römorkaj sözleşmesi bakımından mutlaka uygulanabilir tek bir metodun var olduğu söylenemez. Tarafların önünde üstlenilen edimin ifasını sağlayabilecek seçenekler mevcut olabilir. Başka bir söylemle, aynı edim birbirinden farklı metotlar ve kombinasyonlar kullanılarak usulüne uygun şekilde gerçekleştirebilir[533]. Yeter ki römorkaj koşulları dikkate alınıp risk değerlendirilmesi yapılsın ve güvenliği tehlikeye düşürmeyecek bir yöntem tercih edilsin.

Liman römorkajında kılavuz kaptan, römorkajın nasıl yapılacağına dair gemi kaptanına bilgi verir, römorkaj planı üzerinde mutabık kalındıktan sonra römorkör kaptanına talimatları gönderir ve römorkaj işlemlerine başlanılır[534]. Kılavuz kaptan bulunmayan hallerde bu planlamayı gemi kaptanı yapar ve komutları römorköre gönderir.

Kullanılacak römorkör sayısı büyük ölçüde yedeğin durumuna bağlıdır[535]. Gemi ve sair deniz aracının tonajı, uzunluğu, türü, tahrik sistemi, baş ve kıç iticisinin bulunup bulunmaması, motor ve sair donanımında arıza veya hasar olup olmaması gibi özellikler römorkör ihtiyacını belirleyen başlıca faktörlerdir[536]. Zorunlu römorkaj uygulamasında asgari römorkör sayısı liman kılavuzları ve yönetmeliklerde önceden ilan edilmektedir[537]. Bu yönde bir zorunluluğun olmadığı durumlarda ise gemi kaptanının değerlendirmeleri ve şayet liman yabancı bir limansa acentenin araştırma ve önerileriyle bir sonuca varılır. Bu süreçte kılavuzluk ve römorkaj şirketlerinden de bilgi alınabilir. Önemle

---

532 *Ryan Walsh Stevedoring v. James Marine, 557 F. Suss. 457, 1983 AMC 2516 (E.D. La.)* davasında, römorkör kaptanı, yedekteki vinçli mavnanın (*derrick barge*) yüksekliğini ve köprünün düşey açıklığını tam olarak hesap edememesinden dolayı kusurlu sayılmış, çekici zarardan sorumlu tutulmuştur.

533 Reid, *Tugs*, 5.

534 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 315-316.

535 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 106; Rydlichowska, "Towage Contract", 146.

536 BTCE, *Harbour Towage*, 27.

537 Limanlar Yönetmeliği (R.G. 31.10.2012 T., 28453 Sa.) m. 14; İstanbul Liman Yönetmeliği (R.G. 10.09.2011 T., 28050 Sa.) m. 12-14; Mersin Liman Yönetmeliği (R.G., 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14; İskenderun Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14; Anamur Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14; Taşucu Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14; Karataş Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 12-14. Avrupa uygulamalarında genellikle liman kılavuzlarında ilan edilmektedir. Bkz. Port of Le Havre Information Guide, 2016, m. 11.4; Port of Marseille Information Guide, 2016, m. 8.5.

belirtilmelidir ki ister ihtiyari olsun ister zorunlu, römorkaja başladıktan sonra da ilave römorkör ihtiyacı hasıl olabilir, bu durumda da römorkör sayısı artacaktır[538].

Liman koşulları römorkör sayısını etkileyen bir diğer etkendir. Limanın genel fiziki durumu, derinliği, deniz tabanının vaziyeti, kanal bağlantısının olup olmaması, gel git akıntılarına maruz kalıp kalmadığı, liman basinin geniş veya dar oluşu, liman trafiği, liman sahasındaki yapılar, limanın açık denizle olan bağlantısı, iskele ve rıhtımların liman içerisindeki konumu ve buralarda elleçlenen yükün tehlikelilik durumu; römorkör sayısı ve römorkaj tekniğine tesir eden başlıca liman koşullarıdır[539]. Bunların dışında geçici nitelikte bir durum varsa, örneğin limanda derinleştirme çalışması, yeni bir mendirek inşası, deniz dolgusu yapım işi vb. sürüyorsa, bu yeni durumun yarattığı kısıtlamalar da göz önünde tutulmalıdır.

Kaç tane römorkör kullanılacağı kadar bunların dizilişi de önemlidir. Önde bir arkada bir, önde paralel iki tane, iki önde bir arkada vb. olmak üzere çeşitli konfigürasyonlar gündeme gelebilir. Gemi ve römorkörlerin dizilişi römorkaja başladıktan sonra ihtiyaca ve tekniğe göre değişiklik arz edebilir. Birden fazla römorkör kullanılan hallerde iletişim ve koordinasyon daha da ön plana çıkar.

Römorkaja hazırlık görevi, römorkaja başlamadan önce hava raporlarını inceleme ve buna göre bir plan yapılmasını ve gerekli önlemlerin alınmasını da içerir[540]. Şayet öngörülebilir nitelikteki olumsuz hava koşullarına rağmen römorkaj hareketi başlatılmış ve bu sebepten yedek zarar görmüşse, çekicinin meydana gelen zarardan dolayı kusurunun bulunmadığı söylenemez[541].

2. 2. 3. 2. 3. Römorkajı Gözetleme

Seferin güvenliği için römorkajın faaliyet tamamlanana kadar sürekli gözlem altında tutulması yüksek önem arz eder[542]. Zira römorkajın ifası esnasında çekme

---

538 Donatana ulaşılamadığı veya buna zaman bulunmadığı bir durumda, seferin güvenliği amacıyla imza edilen römorkaj sözleşmesi donatanı bağlar. Detaylı inceleme için bkz. 1.8.2.2 (Kaptan).

539 BTCE, *Harbour Towage*, 28.

540 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 60.

541 Olumsuz hava koşulları hakkında bilgisinin olmaması çekiciyi sorumluluktan kurtarmaz. Çekici, bu tür bilgileri elde etmek için gerekli teçhizatı römorkörde bulundurmalıdır. Diğer taraftan römorkör kaptanı da somut sefer bakımından bu bilgileri kullanarak bir karara varmalıdır. Bkz. Parks/Kattel, *Law of Tug*, 160.

542 Kovatz, *Law of Towage*, 82; Parks/Kattel, *Law of Tug*, 137; Bishop, "Tug and Tow", 516; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 118.

halatının gerginliği, fiziki durumu, yedekle olan mesafe, yedeğin hareketleri, liman çevresindeki diğer gemi ve (duba vb.) cisimlerin konumu, denizin debisi, denizdeki kabarmalar seferin seyrini doğrudan etkiler. Özellikle sis, yağmur veya kar gibi görüşün zayıfladığı dönemlerde gözetleme daha da önem kazanır[543]. Diğer taraftan, denizde meydana gelen kazalara karşı gerekli tedbirler ancak sürekli bir gözetim faaliyeti ile zamanında alınabilir[544]. Yoksa tehlikenin ortasında kaldıktan sonra uygulanacak tedbirin sürece çok fazla bir katkısı olamayacağı gibi başka zararların ortaya çıkmasına da neden olabilir.

Usulüne uygun gözetleme, römorkajın seyrinin gerektirdiği manevraların yapılabilmesine olanak tanır. Römorkajın genel durumu bilinmeden, hangi manevraların uygulanacağı da öngörülemez. Kaptan römorkörü sevk ve idare ederken römorkörün ve yedeğin konumunu ve liman trafiğinin genel durumunu seyre yardımcı araçlar üzerinden sürekli izler. Bu noktada bilhassa gelişmiş radar teknolojisi önemli yararlar sağlamaktadır. Kaptan, radarları sürekli gözlem altında tutarak ve verileri işleyerek gerekli aksiyonları alır[545].

Römorkajın an ve an takip edilmemesi, gerekli manevraların zamanında yapılamamasına yol açar. Bazen öyle durumlar yaşanabilmektedir ki tehlikenin birkaç dakika geç fark edilmesi sebebiyle artık o andan sonra yapılacak manevra hiçbir şekilde zararın doğumuna engel olamamaktadır. Nitekim römorkaj faaliyetleri esnasında yaşanan kazaların önemli bir kısmının gözetlemedeki ihmallerden kaynaklandığı anlaşılmaktadır[546].

---

543 Parks/Kattel, 148.

544 *River Parishes Co., Inc. v. M/V Flag Adrienne*, Civil Action No. 01-0007, Section "T"(5), (E.D. La. Jul. 1, 2002): "*..Römorkör kaptanının haritalar, seyir yardımcıları ve sabit seyir işaretlerini kullanarak römorkörün konumunu ve o bölgede mevcut olduğu malum olan riskleri her daim bilmesi beklenir. Bölgedeki karaya oturma riskinin farkındaysa ve seyrüsefere devam etmeden önce derinliği kontrol etmek için gerekli prosedürler yerine getirilmemişse çekici sorumlu tutulabilir…*"

545 *Matter of Hess Tankship Co.*, 526 F. Suss. 1333 (E.D. La. 1979) davasında Amerikan Yüksek Mahkemesi, römorkör kaptanının zaman zaman römorkörünün radar ekranına bakmasına rağmen sağlanan verileri analiz etmek için hiçbir girişimde bulunmadığını tespit etmiş ve radarların usulüne uygun şekilde gözetlenmemesi ve/veya yorumlamaması sebebiyle çatmada kusurunun bulunduğuna kanaat getirmiştir.

546 *Ariadne 80 U.S. 475 (1872)* davasında Amerikan Yüksek Mahkemesi, gözetleme görevinin çok önemli olduğunu, ilgililerin güvenliğinin doğrudan bu görevin ifasına bağlı olduğunu, bir anlık ihmalin konvoydaki malvarlığı ve şahısvarlığı değerlerinin zararına yol açabileceğini vurgulamıştır. *Hamilton Marine & Eng. v. CSL Group (1995),* 95 F.T.R. 161 (TD) uyuşmazlığına konu olayda, davacının römorkörü, davalıların gemisini kuru havuzdan çıkarmaya yardım ederken alabora olmuş ve batmıştır. Davacı, römorköre geminin kıç tarafındaki pozisyonunu terk etmesi için yeterli süre

2. 2. 3. 2. 4. Çekme Halatlarını Uygun Şekilde Kullanma

Römorkaj halatının usulüne uygun şekilde kullanılmaması, birçok kazayı beraberinde getirmektedir. Nitekim meselenin önemine binaen römorkaj sözleşmelerinde römorkaj bağlantısının tesis edilmesi sürecindeki yükümlülüklere yer verilmektedir[547]. Römorkaj halatlarının kim tarafından sağlanacağı sözleşmeyle belirlenmektedir. Sözleşmede bağlantı halatını temin etme yükümlülüğünü çekici üzerine almışsa, halat bağlantısını düzgün bir şekilde denetleme; yeterli genişlikte, mukavemette ve uzunlukta halatlar sağlama; temin edeceği halatları inceleme ve test etme yükümlülüklerinin bulunduğu söylenebilir[548]. Şayet çektirenin halatları kullanılacaksa, çekici halat üzerindeki belirgin eksikleri çektirene haber vererek römorkajın güvenliğine aykırı halatların kullanılmasına engel olmalıdır.

Römorkajın başında halata bir anda ağırlık binmemesi için gemiye uygulanan çekim gücü kademeli olarak arttırılmalıdır[549]. Sürecin devamında da halat uzunluğu işin niteliğine uygun şekilde ayarlanır. Römorkör kaptanı, römorkaj esnasında yedekteki gemi kaptanının ya da kılavuz kaptanının talimatına göre, halatı serbest bırakır veya toplar[550]. Çekme halatının uzunluğunun, çekme manevrasının güvenliği üzerinde önemli etkileri bulunur[551]. Halatın kısa olması römorkör ve yedek arasındaki çarpışma riskini arttırırken, halatın uzun olması da hem limanın tıkanmasına hem de üçüncü gemi ve malvarlığı

verilmediğini ve geminin aniden motorlarını çalıştırması neticesinde gemi pervanesinin yarattığı aşırı kabarma ve girdaptan dolayı römorkörün alabora olduğunu iddia ederek dava açmıştır. Kanada Federal Mahkemesi, römorkör kaptanının ve mürettebat üyelerinin usulüne uygun gözetleme (*proper lookout*) görevindeki ihmalinin yanı sıra römorkörün manevraları ve konumu hakkında gemiye gerekli bilginin verilmemesi nedeniyle römorkörün alabora olduğuna kanaat getirmiştir. Mahkeme ayrıca, geminin pervane gücünün römorkörü alabora edecek derecede olmadığını ifade etmiştir.
Gözetleme görevine vurgu yapan diğer kararlar için bkz. *Chitty v. M/V Valley Voyager,* 284 F. Suss. 297 (E.D. La. 1968).

547 Alman RGŞ m. 3/3: Çektiren ve çekici, sırasıyla çekme tertibatının teslim edilmesi ve teslim alınması işlemlerinin kontrollü bir şekilde yapılmasını sağlamak zorundadır. Yedeğin güvertesinde kesintisiz kontrol ve gözetimden çektiren; römorkörde kesintisiz kontrol ve gözetimden ise çekici sorumludur.

548 Macha, *Schleppvertrag*, 36; Parks/Kattel, *Law of Tug*, 137; Hooper/Hemmen, "Tugs and Tows", 531-532.

549 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 137.

550 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 137; Hooper/Hemmen, "Tugs and Tows", 531-532.

551 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 43; Parks/Kattel, *Law of Tug*, 138; Hooper/Hemmen, "Tugs and Tows", 531.

değerlerinin zarar görmesine yol açabilir[552]. Römorkaj bağlantısı sona erdirilirken halatın pervanelere dolaşmamasına da dikkat edilmelidir[553].

Önemle belirtelim ki her römorkaj faaliyetinde çekme halatı veya kablosu ile römorkaj bağlantısı tesis edilmek zorunda değildir. Örneğin, refakat ile sınırlı römorkaj işlerinde gemi ile römorkörler arasında römorkaj bağlantısı kurulmaz. Ayrıca römorkajın da her safhası çekme halatı kullanılarak icra edilmez. Yanaştırma manevralarında, römorkörler iskeleye paralel konuma gelen gemiyi bordasından itmek suretiyle iskeleye yanaştırırken çekme halatı kullanılmaz. Ancak yanaştırma manevralarının önceki safhalarında römorkaj bağlantısı tesis edilmiş ve gemi iskeleye paralel hale getirildikten sonra halatların çözülmüş olması kuvvetle muhtemeldir. Bazı istisnai durumlarda ise çekme halatı yerine yalnızca römorkörü sabitlemek üzere pupa halatı (*stern line/quarter line*) kullanıldığına tanık olunmaktadır.

2. 2. 3. 2. 5. Sözleşmede Kararlaştırılan veya İşin Niteliğine Uygun Römorkörü Kullanma

Sözleşmenin gereği gibi ifa edilmiş sayılabilmesi için sözleşmede kararlaştırılan römorkörün kullanılması şarttır[554]. Eğer sözleşmede römorkörün ismine yer verilmemekle birlikte, yalnızca taşıyacağı asgari özellikler belirtilmişse, söz konusu özellikleri taşıyan bir römorkörün kullanılması gerekir[555]. Sözleşmede bu özellikler de belirtilmemişse, işin niteliğine uygun bir römorkör kullanılması beklenir[556].

Açık deniz römorkajının[557] aksine liman römorkajında kullanılacak römorköre ismen yer verilmemektedir[558]. Kullanılacak römorkörlere ilişkin olarak römorkaj

552 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 138 vd.

553 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 138 vd.

554 Hare, *Shipping Law*, 467.

555 Bucknill, *Tug and Tow*, 18; Hare, *Shipping Law*, 467.

556 Kovatz, *Law of Towage*, 27-32. Ayrıca bkz. *The Maréchal Suchet* (1911) P1.

557 Açık deniz römorkajında ise genel uygulama römorkör isminin sözleşmede yer alması yönündedir. Nitekim matbu formlarda da römorkör ismine ayrı bir yer ayrılmış durumadır. Bkz. TOWCON 2021 (I. Kısım, 12. Kutucuk); TOWHIRE 2021 (I. Kısım, 12. Kutucuk); TOWCON 2008 (I. Kısım, 12. Kutucuk); TOWHIRE 2008 (I. Kısım, 13. Kutucuk); NIPPONTOW (I. Kısım, 4. Kutucuk).

558 Yurt dışında bazı limanlarda römorkaj şirketleri arasındaki havuz anlaşması (*pooling agreement*) mevcuttur. Bu anlaşma çerçevesinde, şirketler ortak havuzda yer alan römorkörlerden uygun olanlarını kullanabilmektedir. Yine birtakım yurt dışı limanlarda "*yardımcı römorkör*" ("*relief tugs*") uygulaması da mevcuttur. Bu uygulamaya göre, yardımcı römorkörler daimî olarak operasyonda olmadığı gibi belirli bir liman ile de sınırlı hizmet yeri de bulunmamaktadır. Sürekli bir mürettebatı da bulunmayan bu römorkörler, bakım ihtiyacından dolayı kullanım dışı kalan veya başka bir amaçla kullanım (kurtarma, yangın söndürme vb.) sebebiyle kapasitede eksiklik ve gereksinim gündeme geldiğinde, talep edilen limana gelerek belirli bir süre römorkaj şirketi adına iş görür. Bu römorkörler

şirketinin filosundaki herhangi bir römorkörün kullanılabileceği, hatta şirketin üçüncü bir firmadan römorkör kiralamak ya da tahsis etmek suretiyle de bu işleri görebileceği ifade edilmekte, sözleşmelerde oldukça geniş bir serbesti tanıyan ikame klozuna yer verilmektedir[559]. Ancak 2025 KRHY m. 17/3-(b) hükmü ile ihale usulüyle işgörecek çekiciye, römorkörleri mülkiyetinde bulundurma veya kiralama şeklinde temin etmek zorunluluğu getirilmiştir[560]. Dolayısıyla çekici kendi işlettiği römorkörler içerisinde olmak kaydıyla, üstlenilen römorkajın niteliğine uygun düşen römorkörü seçebilecektir.

Öte yandan, ikame römorkör kullanılması mümkün olmakla birlikte[561], Türk limanlarında ihale usulüyle imtiyaz elde edecek olan çekicilerin alt römorkaj sözleşmesi

---

belirli bir bölgede (ör: *New South Wales*) bulunurlar ve bu bölgedeki limanlara destek olurlar. Bkz. BTCE, *Harbour Towage*, 59.

559 Birleşik Krallık RGŞ m. 5: (a) Çekici, herhangi bir zamanda, herhangi bir römorkör veya yardımcı aracın yerine bir veya daha fazla römorkör veya yardımcı araç koyma hakkına sahiptir.
(b) Çekici, herhangi bir zamanda (bu sözleşmenin çektiren ile yapılmasından önce veya sonra) başka bir çekici ile (bundan sonra "diğer çekici" olarak anılacaktır) sözleşme yaparak, onun römorkörünü veya yardımcı aracını kiralama hakkına sahiptir. Böyle bir durumda, çekicinin yalnızca çektirenin temsilcisi olarak hareket ettiği (veya hareket etmiş sayıldığı) işbu belge ile kabul edilmektedir. Ancak çekici, diğer çekicinin açık veya zımni yetkilendirmesi ile herhangi bir zamanda ve herhangi bir amaçla, diğer çekicinin de temsilcisi olarak hareket edebilir, bu yetkilendirme çektiren ile sözleşme yapma hakkını da kapsayabilir. Her halükârda, çekicinin çektiren adına diğer çekici ile herhangi bir amaç doğrultusunda sözleşme yapması durumunda, sözleşmenin her zaman işbu şartlara tabi olacağı ve diğer çekicinin de bu şartlara bağlı olacağı işbu belge ile kabul edilmektedir. Ayrıca diğer çekici, işbu sözleşme uyarınca çektirene karşı doğrudan dava açma hakkına sahip olacak ve burada açık veya zımni olarak ifade edilen tüm hükümlerin bütün avantajlarından yararlanacaktır.
(c) Çekici, çektiren adına vekil sıfatıyla başka bir çekici ile hizmet sağlanması için sözleşme yaptığında, diğer çekicinin hizmet kalitesi veya yetkinlikleri konusunda hiçbir garanti vermez. Ayrıca çekici, diğer çekicinin veya onun çalışanlarının yaptığı işlerle ilgili olarak sözleşme ihlali, güven yükümlülüğünün ihlali veya başka herhangi bir nedenle çektirene karşı hiçbir sorumluluk taşımayacaktır.
Diğer şartlar için bkz. Doğu Kanada RGŞ m. 5; Almanya RGŞ m. 2/3; Fransız RGŞ m. 6.
Açık deniz formalarında yer alan ikame klozları için bkz. TOWCON 2021 (II. Kısım, 16. Kloz), TOWHIRE 2021 (II. Kısım, 16. Kloz), TOWCON 2008 (II. Kısım, 20. Kloz), TOWHIRE 2008 (II. Kısım, 20. Kloz), NIPPONTOW (II. Kısım, 18. Kloz).

560 2025 KRHY m.. 17/3-(b): "*Römorkör hizmeti ihalesi üzerinde kalan istekli Ek-1'de belirtilen asgari römorkör sayı ve çeki gücünde ve bu Yönetmelik ve şartnamede belirtilen nitelikleri haiz römorkörleri mülkiyetinde bulundurma veya kiralama şeklinde temin etmek zorundadır. Kiralama sözleşmeleri en az 5 yıllık ve noter onaylı olmalı ve gemi siciline şerh verilmelidir. Kiralama sözleşmeleri 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununun 941 inci maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen yöntemle yapılmaz. İstenen asgari römorkörlerin en az yarısının (küsuratlı olması halinde bir üst tam sayıya tamamlanır) sözleşme imzalanacak isteklinin mülkiyetinde olması gerekir. Mülkiyetinde olması gereken römorkörlerden en az biri ihalesi yapılan bölgesel hizmet sahası için istenen en yüksek çeki gücünde olur*".

561 Klasik anlamda kiralama yöntemi Türk liman römorkajı uygulamasında çok yaygın olmamakla birlikte, mevcut römorkörlerin bakımı, tamiri veya yeni römorkör temin edilene kadarki süreçlerde kullanılmak üzere bu yönteme başvurulabilmektedir. Örnek olarak bkz. (https://www.taskomuru.gov.tr/ihale/uploads/2419810.pdf). (E.T. 26.02.2025).
Buna karşın, finansal kiralama yöntemi yeni inşa edilen römorkörler bakımından başvurulabilen bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim bu sözleşmelerde de zaten kira süresi sonunda satın

yapmak suretiyle işi başkasına gördürmeleri mümkün değildir. Zira 2025 KRHY m. 17/2'de ihale usulüyle römorkaj hizmeti verecek şirketlerin, alt işletici kullanarak römorkaj hizmetlerini yerine getiremeyeceği hükme bağlanmıştır. Buna karşın römorkaj hizmetini vermeye yetkili olan "*liman tesisi işletmecilerinin*" kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerini; her ikisini birden veya sadece birini, herhangi bir sebeple bizzat yürütmemeleri veya yürütememeleri halinde idareden onay alarak hizmet alımı suretiyle yürütmeleri mümkündür (2025 KRHY m. 19/4). Dolayısıyla liman tesisi işleticileri, idareden onay almak kaydıyla, üçüncü şirketler ile sözleşme yaparak römorkaj hizmeti sunabilirler.

Liman römorkajında römorkörler sıra esasına göre park alanlarından gelerek gemilere hizmet verirler. Römorkaj şirketlerinin bünyesindeki bir veya birkaç römorkör ise diğerlerinden genellikle daha üstün özelliklere sahip olduğundan, şayet o römorköre ihtiyaç varsa işinin tamamlanması beklenir. Diğer taraftan liman römorkajında römorkör dışında yardımcı gemi ve botların da kullanılabilmesine olanak sağlayan klozlara da yer verilmektedir[562].

Sözleşmede öngörülen veya işin gerektirdiği nitelikleri haiz olmayan bir römorkörün kullanılması halinde, çekicinin özen yükümüne uygun hareket ettiğinden bahsedilemez[563]. Nitekim asgari nitelikleri sağlamaktan uzak bir römorkörün tercih edilmesi, sağlanan hizmetin kalitesini olumsuz etkiler[564]. Örneğin, römorkörün gücü yetersizse ve kötü hava koşullarında römorkaja başlanmışsa, römorkaj esnasında yedeği aynı hizada tutmak veya yedeğe istenilen manevraları yaptırabilmek mümkün olamayacağından, kontrolsüz kalan yedeğin savrulması, sürüklenmesi, alabora olması veya çarpışması riski ortaya çıkar. Diğer bir ihtimalde ise bu risklerin erken farkına

---

alma klozuna da yer verilmekte, böylelikle çekici bir süre kullandığı römorköre malik olma olanağına kavuşmaktadır.

562 Birleşik Krallık RGŞ (m. 1.b.iii.)'de römorkaj esnasında römorkör dışındaki yardımcı servis gemilerinin/botların verdiği hizmetler de römorkajın kapsamına dahil edilmiştir: Şartların uygulanması bakımından "*yardımcı araç*" ("*tender"*); çekici tarafından, herhangi bir römorkaj veya diğer bir hizmetin ifası amacıyla temin edilen, römorkör dışında kalan her türlü gemi, deniz aracı veya nesneyi kapsar. Şartlardaki yer alan bu hükümle, yardımcı araçlar tarafından sunulan hizmetlerin ayrı bir hukuki rejime tabi tutulmasının önüne geçilmiştir. Bkz. Kovatz, *Law of Towage*, 33.

563 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 109.

564 *The Marickal Suchet* (1911): "*..Römorkör donatanı, römorkörün yetkin olmasını; mürettebatının, makine ve ekipmanın makul olarak beklenebilecek koşullar altında gerçekleştirilecek işe uygun olmasını; ayrıca işin sonuçlandırılması için çaba sarfetmeyi, makul beceri ve özeni göstermeyi üstlenmiş sayılır.*.".

varılarak römorkaja ara verilir ve hava koşulları düzeldikten sonra römorkaj tamamlanır. Ancak bu durum da geminin seferinin gecikmesine yol açar.

2. 2. 3. 2. 6. Seyir Kurallarına Uyma

Römorkaj bağlantılı kazaların hatırı sayılır bir kısmı seyir kurallarına uyulmamasından ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle seyir kurallarının takip edilmesi hayati önem arz eder. Özellikle liman kılavuzlarında yer alan seyir kuralları, doğrudan ilgili liman koşulları dikkate alınarak hazırlandığından römorkör kaptanına yol gösteren önemli bir kaynaktır[565].

Emniyetli hızda seyir[566], uygun sinyal verme[567], ışıklandırma sağlama[568], içerisinde bulunulan koşullara[569] ve yedeğin durumuna uygun manevra yapma[570], geçiş üstünlüğüne uyma ve gerekiyorsa diğer gemiler geçene kadar bir süre hareketsiz bekleme, römorkaj düzeninin korunması ve yedeğin aynı hizada tutulması[571]; ani, beklenmedik ve riskli manevralardan kaçınılması, kılavuzlama ve iyi gözcülük yapılması römorkaj esnasında takip edilmesi gereken başlıca seyir kurallarıdır[572].

2. 2. 3. 2. 7. Mutad Hızda Seyretme

Römorkajın zamanında bitirilmesi, tarafların arzu ettiği bir sonuçtur. Özellikle götürü ücretli anlaşmalarda, römorkajın bir an önce tamamlanması, çekicinin yeni anlaşmalar yapabilmesinin ve daha fazla kazanç elde edebilmesinin önünü açar. Aynı zamanda limandaki trafiğin düzenli işleyişine de katkı sağlanmış olur. Yedekte çekilen

---

565 Örnek olarak bkz. İstanbul Liman Başkanlığı Yerel Deniz Trafiği Rehberi m. 5 vd.; Erdemir Limanı Bilgilendirme Kılavuzu, 5-7.
Avrupa limanları için bkz. Port of Bremenhaven Information Guide, 2024, m.8, 31; Code of Practice for Ship Towage Operations on the Thames, 2024, 12-17; Code of Practice for Craft Towage Operations on the Thames, 2022, 5-12; Port of Rotterdam Information Guide, 2024, 8-9.

566 *Chitty v. M/V Valley Voyager*, 284 F. Suss. 297 (E.D. La. 1968).

567 *Ashbourne - Grace A. Dalzell*, 1932 AMC 619, 58 F. 2d. 678 (S.D.N.Y 1931).

568 *Cleary Bros. v. Dauntless*, 1950 AMC 44,178F.2d72 (2dCir.).

569 *River Parishes Co., Inc. v. M/V Flag Adrienne*, Civil Action No. 01-0007, Section "T" (5), (E.D. La. Jul. 1, 2002): "*..Çekici, özenli ve tedbirli bir şekilde seyrüseferini sürdürmekle yükümlüdür. Bu yükümlülük römorkörün güzergahındaki kanalın özellikleri hakkında bilgi sahibi olmayı ve olası kazaları önleyecek şekilde manevra yapmayı gerektirir..*".

570 *Houston Towing Co. v. United States* 23 F.2d 528 (S.D. Tex. 1928).

571 *Pool Shipping Co. v. Moran T. & T. Co.*, 1933 AMC 836, 65 F.2d 385 (2d Cir.); *Crown Forest Industries v. Valley Towing, Ltd.* (1988), 19 F.T.R. 48 (F.C.T.D.).

572 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 166 vd; A. N. Cockcroft/J. N. F. Lameijer, *Guide to the Collision Avoidance Rules - International Regulations for Preventing Collisions at Sea*, 7th Edition, Amsterdam 2012; Tamer Yalçın, *Çatmalarda Kusur Oranlarının Belirlenmesi, Ulusal ve Uluslararası Düzeyde İncelenerek Bir Model Önerilmesi*, (İstanbul: Legal Yayıncılık, 2023), 25 vd.

araç da yükleme/boşaltma operasyonlarına başlamak, yolcu indirmek/bindirmek, gerekli tamir veya bakım hizmetlerini almak, geri dönüşüm neticesinde gemiden kazanç elde etmek vb. amaçlarına bir an önce ulaşmak ister. Bununla birlikte seferin emniyetle sürdürülmesinde gerek tarafların gerekse denizde seyreden diğer gemilerin menfaatinin bulunduğu açıktır. Zira seferin daha çabuk tamamlanması amacıyla aşırı hızda seyredilmesi, bizzat çeken ve çekilen araçları tehdit ettiği gibi çevreyi, diğer gemileri ve insan hayatını tehlikeye sokar. Bu nedenle, gecikmeme menfaati, güvenlikli seyretme menfaatine tercih edilmemelidir.

Mutad hız kavramının üzerinde anlaşılan bir tanımı bulunmamakla birlikte, sefer emniyeti ve koşulları da dikkate alındığında, römorkajın zamanında tamamlanması bakımından özenli ve tedbirli bir çekiciden makul olarak takip etmesi beklenen hızı, mutad hız olarak kabul etmek uygun düşecektir. Römorkör hızını belirlerken, yedekteki aracı sefer boyunca kontrol altında tutabilmek ve olası bir deniz kazasına sebebiyet vermemek üzere; hava, deniz ve trafik durumuna, akıntının olup olmadığına, takip edilen rotanın niteliğine, römorkör ve yedeğin özelliklerine ve bunların arasındaki mesafeye, gece vakti seyredilip seyredilmemesine göre karar verir[573]. Bu noktada bilhassa özel bir deniz trafik kuralı var ise öncelikle ona riayet edilmesi gerekir. Dolayısıyla liman kılavuzundaki seyir kurallarının incelenmesi ihmal edilmemelidir[574].

Römorkaj faaliyeti boyunca hava, deniz, deniz trafiği, rota vb. pek çok koşulda değişiklik yaşandığından hızın sefer boyunca sabit kalması mümkün olmaz. Mesafe arttıkça da farklı koşullarla karşılaşma ihtimali artar. Bu itibarla çekici, sefer süresince meydana gelen gelişmeleri yakından takip etmelidir. Hava durumu izlenmeli, rotadaki değişimlerle ilgili gerekli bilgiler temin edilmelidir. Yaşanan gelişmelerin seyrine uygun olarak da gerekli önlemleri almalı, hız buna göre belirlenmelidir[575]. Değişen koşullar sebebiyle hızın azaltılmasından kaynaklı gecikmeler, çekicinin temerrüdüne yol açmaz.

Sis ve karanlık hava gibi görüş kabiliyetini azaldığı durumlarda; römorkörün ve çekme tertibinin kontrolünün güçleştiği gelgit, şiddetli akıntı, yüksek dalgaların

---

573 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 159.

574 Avrupa limanlarındaki örnekler için bkz. Port of Bremenhaven Information Guide, 2024, m.8; Code of Practice for Ship Towage Operations on the Thames, 2024, 12-17; Code of Practice for Craft Towage Operations on the Thames, 2022, 5-12; Port of Rotterdam Information Guide, 2024, 8-9.

575 Örneğin, çok büyük bir fırtınanın yaklaştığını öğrenmişse, en yakın barınma limanına sığınmak üzere hızını arttırmalı, buna karşın radarda kendisine yaklaşan gemilerin varlığını fark etmişse, hızını düşürmelidir. Bkz. Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 119.

görüldüğü hâllerde; kanala, limana veya dar suyoluna giriş yapıldığında; deniz trafiği ile karşılaşma ihtimalinin bulunduğu yerlerde; radarın bozulduğu bir durumda deniz kazası riski yüksektir[576]. Nitekim uygulamada karşılaşılan pek çok çatma hadisesi, söz konusu hâl ve koşullar ile karşılaşıldığında yaşanmaktadır. Bu sebepten, römorkaj çekme faaliyetini konu alıyorsa hızın düşürülmesi, gerekiyorsa römorkaja bir müddet ara verilmesi veya henüz başlamamışsa elverişli ortam sağlanana kadar ertelenmesi uygun bir çözüm olacaktır[577].

Diğer bir ihtimal ise çatmanın önlenmesi için hızın normalin üzerine çıkartılmasıdır. Bu durumda muhtemel tehlikenin bertarafı için sürat çekiciye yardımcı olmaktadır. Tabi bunu yaparken genel liman trafiği de göz önünde bulundurulmalıdır. Yoksa bir tehlikeden kaçmak için başka bir tehlikenin yaratılması da makul bir hareket tarzı oluşturmaz.

Zorunlu durumlar dışında ani hız değişimlerinden kaçınılmalıdır. Zira bir anlık hız değişimi römorkaj bağlantısında ani gerilime, dalgalara veya römorköre doğru bir girdaba yol açabilir. Diğer taraftan, motor zamansız durdurularak hız kaybedildiğinde yedeğin sürüklenmesi riski ortaya çıkar[578]. Dolayısıyla römorkaj esnasında mümkün olduğu ölçüde hızın istikrarlı olmasına dikkat edilmelidir[579].

2. 2. 3. 2. 8. Geminin Rıhtıma Yanaştırılması ve Demirlenmesi

Geminin kararlaştırılan gün ve saatte limana gelmesiyle yanaşma manevrası yaptırılarak gemi rıhtıma (veya iskele, platforma, şamandıra vb.) bağlanır. Römorkör veya römorkörler, gemi rıhtıma bağlanana kadar geminin bordasından itmek suretiyle gemiyi sabitleyerek, palamar faaliyetlerinin emniyetle gerçekleşmesine katkı sağlarlar[580].

---

576 Amerikan Yüksek Mahkemesi önüne gelen *Ella Andrews,* 1931 AMC 1409 (E.D. La.) davasına konu olayda, römorkörün durgun sudan akıntıya doğru seyrederken yüksek hızlı ani dönüşü bağlantı halatının kopmasına ve römorkörün alabora olmasına neden olmuştur.

577 Tabi bu yöndeki talimatların esas itibariyle gemi kaptanı veya kılavuz kaptan tarafından verilmesi gerekir. Bkz. Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 319.
Bununla birlikte, durumun gerektirdiği hallerde bu yönde talimat gelmese dahi römorkör kaptanının bunu teklif etmesi; teklife olumsuz yanıt almış ancak sefere devam edilmesi zaten mevzuata aykırı yahut ciddi risk teşkil ediyorsa, talimattan ayrılması uygun düşer. Römorkör kaptanı talimattan ayrılma yetkisini kullansa bile yedeğin güvenliğini sağlamayı ihmal etmemeli, örneğin römorkaja ara verilmesi çözümünü benimsemesi halinde yedeğin güvenli bir noktaya sabitlemesine yardımcı olmalı ve uygun düşen diğer önlemleri almalıdır.

578 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 120.

579 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 158-159; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 49; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 120; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 44-45.

580 Reid, *Tugs*, 8.

Yanaştırmanın yapılacağı rıhtım, liman sahası içerisinde geminin fiziksel (boy, en, draft vb.) ve teknik özellikleri ile taşıdığı yük (konteyner, dökme yük, sıvı yük, petrol, ro-ro) veya yolcuya göre tasarlanmıştır. Şayet gemi tamir, bakım ya da ikmal için gelmişse ilgili rıhtım veya tersaneye çekilir. Demirleme alanları da rıhtımlara göre koordinatlarıyla veya fiziki özellikleri de belirtilmek suretiyle (su derinliği vb.) önceden ilan olunur[581]. Dolayısıyla yanaştırma işlemleri için ilan edilen liman kılavuzları takip edilmeli ve ona göre hareket edilmelidir[582].

Römorkör kaptanı ve mürettebatı, geminin demirleme ve bağlama işlemleri ile ilgili talimatları uygularken ve bu süreçte üzerlerine düşen diğer görevler yerine getirilirken dikkatli ve özenli davranmalıdır[583]. Demirleme faslında, diğer gemilerin geçişine engel olabilecek veya diğer gemilerle çatma riski yaratacak pozisyonlardan kaçınılmalı; kötü hava koşulları, şiddetli akım, gelgit, buz istilası vb. muhtemel tehlikelerin etkileri hesaba katılmalıdır[584]. Gemi güvenli konuma gelmeden römorkör pozisyonunu terk etmemelidir[585]. Ayrıca halatın römorkör tarafından temin edildiği durumda, halat toplanırken geminin pervanesine kapılabileceği ihtimali göz ardı edilmemelidir[586]. Römorkör geminin yanından ayrılırken de ani manevralar yapılmamalı ve hız mümkün olduğu kadar sabit tutulmalıdır[587]. Yine motoru durdurma ve tekrar çalıştırmanın deniz yüzeyinde yaratacağı etki nazara alınmalı ve bu işlemlerden kaçınılmalıdır[588].

---

581 İstanbul Liman Yönetmeliği (R.G. 10.09.2011 T., 28050 Sa.) m. 6; Mersin Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 7; İskenderun Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 7; Anamur Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 7; Taşucu Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 7; Karataş Liman Yönetmeliği (R.G. 23.08.2011 T., 28034 Sa.) m. 7.

582 KEGM, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi, m. 8; Bremenhaven Port Information Guide, 2024, m.7.13; Port of Marseille Information Guide, m.1.

583 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 168.

584 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 168. *Scow No. 29 and Tugs,* 1942 AMC 176, 43 F. Suss. 245 (SDNY) davasında Amerikan Yüksek Mahkemesi, bir römorkör kaptanının bir rıhtımın mevcut koşullar altında güvenli olduğu ve makul olarak demirlenebileceği kanaatine varmasının yeterli olduğunu; bu koşulların devam etmesinin tamamen belirsiz bir zaman dilimini kapsayamayacağını, dolayısıyla sonradan meydana gelen ve öngörülemeyen değişikliklerin çekicinin sorumluluğuna yol açmayacağını ifade etmiştir.

585 Port of Marseille Information Guide, 2021, m. 11.4.

586 Port of Marseille Information Guide, 2021, m. 11.4.

587 Port of Marseille Information Guide, 2021, m. 11.4.

588 Port of Marseille Information Guide, 2021, m. 11.4.

Palamar hizmetleri liman içerisinde ayrı bir hizmet kalemi olup uygulamada bazı römorkaj şirketlerinin bu hizmetleri de sundukları görülmektedir[589]. Palamar hizmeti gemilerin limana bağlanması ve çözülmesi işlemini kapsar[590]. Palamar hizmetleri ile rıhtıma yanaşmış olan gemi halatlarının babalara volta edilmesi (bağlanması), belirlenmiş yanaşma yerinin işaretlenmesi ve bunun manevra sırasında kılavuza rapor edilmesi sağlanır[591]. Şayet palamar hizmeti talep edilmemişse, gemi kaptan ve mürettebatı tarafından bu işlemler gerçekleştirilir.

Gemi emniyetli şekilde sabitlendikten sonra römorkör görevini tamamlamış olur ve o gemiden ayrılarak bekleme alanındaki yeni gemiyi almak üzere harekete geçer. Şayet sırada kimse yoksa yeni gelecek gemileri beklemek üzere park alanına doğru rota alır.

2. 2. 3. 2. 9. Tehlikeli Durumlarda Gerekli Önlemleri Alma

Römorkaj esnasında tehlike yaratan bir durum meydana gelebilir. Nitekim römorkajın bizatihi kendisi riski arttıran bir etmendir. Çekicinin görevi hem römorkörlere hem de yedeğe zarar verebilecek durumlardan kaçınmak ve çektireni olası tehlikelere karşı uyarmaktır[592]. Çekiciden beklenen, özen yükümlülüğü çerçevesinde, zararın ortaya çıkmasını veya artmasını engelleyecek makul nitelikteki önlemleri almasıdır[593]. Makul önlemlerin kapsamı tamamen somut olayın koşullarına bağlıdır[594]. Bu kapsamda, yedekteki geminin sürüklenmesine engel olmak amacıyla sabitlenmesi, kızağa bağlanması, kıyıya çekilmesi[595], karaya oturtulması, yardım talep edilmesi tipik önlemler olarak karşımıza çıkar[596]. Liman rehberlerinde deniz kazalarındaki tehlikeli durumlara (yangın, çatma, alabora olma vb.) yönelik birtakım kurallar yer alabilmektedir[597]. İlgili

---

589 Küçük limanlardaki bu hizmetler, bağımsız istif şirketleri (*stevedore*) tarafından sağlanabilir. Büyük limanlarda ise palamar hizmet genellikle uzmanlaşmış özel şirketler tarafından yerine getirilir. Römorkaj ve palamar hizmetlerinin aynı şirket tarafından sağlandığı limanlar mevcuttur.

590 2025 KRHY m. 4/1-(m)'de palamar hizmeti, "*bir geminin liman tesisine emniyetli şekilde yanaşması veya ayrılması amacıyla gemi halatlarının iskele, rıhtım ve benzeri üzerinde bulunan baba veya benzeri elemanlara volta/mola edilmesi hizmeti*" şeklinde tanımlanmıştır.

591 Esmer, *Liman ve Terminal Yönetimi*, 32.

592 Rydlichowska, "Towage Contract", 149.

593 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 187; Bishop, "Tug and Tow", 516.

594 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 187; Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 319; Bishop, "Tug and Tow", 516; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 126.

595 *McDonough Marine - Royal Street, 465 F. Suss. 928,* [DRO] 1982 AMC 2701 (E.D. La. 1979).

596 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 163.

597 Örnek olarak bkz. KEGM, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi; Bremenhaven Port Information Guide, 2024, m.9, 33.

limanın özellik ve riskleri göz önünde bulundurularak hazırlanan bu kuralların da göz önünde bulundurulması gerekir.

Yedek römorkaja elverişli hâlde faaliyetine başlamak zorunda olduğundan, römorkörün kurtarma gibi çok daha kapsamlı ve riskli bir faaliyeti yerine getirebilecek yeterliliğe sahip olması aranmaz[598]. Zira ortaya çıkan olağanüstü nitelikteki tehlike karşısında römorkör ve mürettebatının kapasite ve yetenekleri yetersiz kalabilir. Bu durumda, çekicinin kusurunun bulunduğundan bahsedilemez[599]. Zira çekici sözleşme ile üstlendiği römorkajı ifa etmek üzere hazırlığını yapmıştır. Bu türden durumlarda en uygun çözüm genellikle ilave römorkör veya sair destek hizmetleri talep etmek suretiyle tehlikenin birlikte bertaraf edilmesi olmaktadır.

Çekici tehlikeye yol açabilecek bir risk belirdiği anda kendisinden beklenen ve halin durumuna uygun düşen hamleleri yapmalıdır[600]. Örneğin, hava veya deniz trafiği durumu römorkaja devam etmeyi tehlikeli kılıyorsa, römorkaja ara verilerek yedeğin güvenli bir noktada bekletilmesi uygun düşer. İcap ediyorsa römorkaj bağlantısının koparılması da bir çözüm olabilir[601]. Ancak her tehlike halinde ve bilhassa çekicinin sadece kendi römorkörünü ve menfaatini düşünerek bağlantıyı koparması ve yedeği kendi kaderine terk etmesi kabul edilemez[602]. Bu noktada özellikle bağlantının koparıldığı andaki tehlikenin durumuna bakılması ve alınan önlemin genel olarak römorkajın selametine mi yoksa yalnızca çekicinin çıkarlarına mı yönelik olup olmadığının incelenmesi gerekir. Hem römorkörün hem yedeğin aynı anda kurtulma ihtimali olmayan durumlarda, bağlantının koparılarak en azından römorkörün kurtarılmasının sağlanmasına ise tereddütle bakılmamalıdır. Ayrıca meydana gelen tehlike yalnızca

---

598 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi,* 126.

599 Amerikan Yüksek Mahkemesi'nin *Leo and Tow* 1937 AMC 86, 86 F.2d 53 (5. Cir.) kararında belirttiği üzere, çekici, römorkörü römorkaja elverişli şekilde teçhiz etmek ve yedeğin römorkörle bağlantısı koptuktan sonra onu tekrar emniyete almak için makul çabayı gösterme yükümlülüğü altındadır. Ancak bu yükümlülük yedeğe olağanüstü ve beklenmeyen durum karşısında kurtarma (*salvage*) hizmete verecek kadar kapsamlı bir donanım sahip olmayı ve bu ölçüde bir hazırlık yapmayı gerektirmez.

600 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 319.
Houma Well Service v. Capt. O'Brien 1970 AMC 2041, 312 F. Suss. 257 (E.D. La.) davasında Amerikan Yüksek Mahkemesi, römorkör mürettebatının, yedeğin dengesinin kaybolduğunu bildiği veya bilmesi gerektiği durumlarda, derhal onu (kızağa bağlamak vb. suretle) sabitlemesi veya karaya oturtması gerektiğine işaret etmiştir.

601 Reid, *Tugs,* 99. *Houston Towing Co. v. United States* 23 F.2d 528 (S.D. Tex. 1928): *"...Römorkörün gemiden çabuk uzaklaşabilmesi mümkün değilse ve alabora olma riski bulunuyorsa güvenliği sağlamak amacıyla halatların koparılması bir görev teşkil eder...*".

602 *Young Bros. v. Cho,* 1950 AMC 1268, 183 F.2d 176 (9th Cir.).

römorkörü tehdit ediyor da olabilir. Örneğin, römorkör alabora olma riskiyle karşılaştığında doğal olarak bağlantı kesilecek ve römorkör kurtulacaktır.

Çekici kaza esnasında ortaya çıkan tehlike sebebiyle müdahale imkânı bulamamışsa bile, makul bir süre bekleyerek yedeğe yardımcı olmak için elinden geleni yapmalıdır[603]. Şayet yedeğin uğrayacağı zararın azaltılması imkânı olmasına rağmen yedeği kendi haline bırakırsa, ortaya çıkan zararlardan dolayı kusuru oranında sorumluluk taşır[604].

Çekicinin yardım yükümlülüğü, tehlikenin ortaya çıkmasında kusurunun bulunup bulunmadığından bağımsızdır[605]. Çekicinin bahse konu olayda kusuru bulunmasa hatta çektiren ağır kusurlu bulunsa dahi yardım etme yükümlülüğü bulunmaktadır[606]. Aynı şekilde, karşılaşılan tehlike tarafların kararlaştırdıkları römorkaj hizmetinden farklı edimlerin sunulmasını gerektirse bile çekici yedeğin güvenliği için buna katlanmak zorundadır[607]. Dolayısıyla kurtarma hizmeti verebilecek durumda olmaması dahi çekicinin yardım etme yükümlülüğünü ortadan kaldırmamaktadır[608]. Çekici kurtarma kadar geniş kapsamlı olmasa da mevcut olanaklar dahilinde yedeğe yardımcı olmalıdır. Bununla birlikte, şartları oluştuğu takdirde çekici kurtarma ücretine hak kazanabilir[609].

Faaliyetlere ara verilmesi römorkajın son bulmasını gerektirmez[610]. Tehlike bertaraf edildiği takdirde, gecikmeksizin römorkaja kaldığı yerden devam edilerek tamamlanması sağlanmalıdır[611]. Eğer römorkör bağlantısı koparılmışsa, bağlantı yeniden tesis edilerek römorkaj icra edilmelidir[612]. Yedek limana geri getirilmişse, gerekli prosedürler tamamlandıktan sonra ayrılma manevralarına başlanmalıdır.

---

603 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 186; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 275.
The Leon Blum (1915) P 90: "*Römorkör tehlike durumunda yedeğinin yanında kalmalı ve römorkörü ve mürettebatı aşırı riskli bir pozisyona sokmamak kaydıyla kendisinden beklenebilecek ölçüde ona yardımcı olmalıdır*".
Bu ilkelerin vurgulandığı diğer kararlar için bkz. *Brinton and Drifting Barges,* 1931 AMC 852, 48 F.2d 559 (2d Cir.); *White Star,* (1866) L.R. 1 A. & E. 68.

604 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 186-187; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 207.

605 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 168; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 126.

606 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 168; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 126.
The Radnor, D.C.Md., 21 F.2d 982: "*..Çekici kusuruyla yol açmış olmasa dahi her türlü tehlikeyi mümkün olduğu kadar en aza indirmekle yükümlüdür…*".

607 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 126.

608 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 126.

609 Detaylı inceleme için bkz. 5.4 (Römorkaj Sözleşmesi ve Kurtarma İlişkisi).

610 Kovatz, *Law of Towage*, 82; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 207.

611 Kovatz, *Law of Towage*, 82; Bishop, "Tug and Tow", 516.

612 Kovatz, *Law of Towage*, 82; Lianjun, "Towage", 570.

Olağandışı durumlarda sözleşmenin kararlaştırılan biçimde ifası mümkün olamamakta ve sonraki süreçte sözleşmenin ihlal edilip edilmediği tartışmaya açılabilmektedir. Bunun önüne geçmek üzere römorkaj sözleşmelerine konulan kayıtlar ile çekiciye geniş yetkiler verilmektedir[613]. Bu yetkiler dahilinde çekici rotadan ayrılma, sefere ara verme, başka bir rıhtıma veya iskeleye çekme hatta yedeği kararlaştırılan varma limanı dışında bir yere bırakma gibi tedbirlere başvurabilir. Ancak sözleşmede bu yönde bir hüküm bulunmasa dahi özen yükümlülüğü ve dürüstlük kuralı çerçevesinde çekicinin anılan yetkilere sahip olduğu kabul edilebilir. Diğer taraftan sözleşmede bu yönde hüküm olması da en ufak bir tehlikede çekiciye yalnızca kendi römorkörünü kurtarmak üzere dilediği şekilde eylemde bulunma ve yedeği terk etme yetkisi vermez.

2. 2. 3. 3. Yükümlülüğe Aykırılığın Sonuçları

Römorkajın ifası, römorkaj sözleşmesinde çekicinin üstlendiği asli edimidir[614]. Römorkajın ifasından kaçınılması durumunda aynen ifa davası açılabilir. Ancak limana uğrak yapan çektirenler bakımından bunun pek pratik sonucu olmayacağından, aynen ifa yerine çekiciye karşı asli edim yükümlülüğünün ihlali sebebiyle tazminat davası açması daha olası bir ihtimaldir. Çektiren böylece römorkaj hizmetinin verilmemesi sebebiyle uğradığı zararların giderilmesini sağlayabilir. Römorkajın ifasından kaçınıldığı hallerde, idareye yapılacak şikayetler römorkaj işleticisinin muhtelif yaptırımlara tabi tutulmasına yol açacaktır (2025 KHRY m. 26, m. 27). Tabi bu ihtimal daha teorik temelde kalmaktadır. Zira çekiciler haklı bir sebep olmaksızın römorkajdan imtina etmek gibi cihete gitmemekte, bilakis daha çok donatana hizmet vermek çabası içerisine girmiş vaziyettedirler. Uygulamada karşılaşılan temel sorun römorkajın gereği gibi ifa

---

613 Almanya RGŞ m. 2: (4) Hizmetlerin sağlanması, özellikle hava koşulları gibi (örn. fırtına, buz veya kötü görüş) çekicinin kontrolü dışındaki koşullar nedeniyle imkânsız (*unmöglich*) veya önemli ölçüde daha zor (*wesentlich erschwert*) hâle gelirse, çekici hizmet sağlamakla yükümlü tutulamaz.
(5) Diğer gemilere (örneğin limana giriş yapacak olanlara), liman teamüllerine ve özellikle denizcilik koşullarına göre veya liman otoritelerinin emirleri doğrultusunda öncelikli hizmet verilmesi gerekebilir. Çekici her zaman insanlara veya deniz araçlarına acil yardım (*Not Hilfe*) sağlama yetkisine sahiptir. Bu hizmetlerin yerine getirilmesi sebebiyle yaşanan gecikmelerden dolayı römorkaj şirketi sorumlu tutulamaz.
(6) Genel Şartların m. 2/4 ve m. 2/5 c. 1-2'de atıfta bulunulan durumlarda, başlamış olan hizmetlere ara verebilir. Hizmete ara verme durumunda, yedeğin güvenlik gereklilikleri dikkate alınarak usulüne uygun şekilde emniyeti sağlanmalıdır. Hizmetlerin kesintiye uğramasına sebep olan durum ortadan kalktıktan sonra, çekici, gecikmeye mahal vermeksizin hizmetlere devam eder.
Ayrıca bkz. Hollanda RGŞ m. 5.

614 Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 190.

edilmemesinden kaynaklı ortaya çıkan zararlardır. Bu durumlarda çekicinin sorumluluğu gündeme gelmekte, çektirene tazminat davası açılmaktadır[615].

2. 2. 4. Kendisine Verilen Talimatları Yerine Getirme Yükümlülüğü

2. 2. 4. 1. Talimat Verme Yetkisi

Römorkajın kim tarafından yönetileceği sözleşmede kararlaştırılmaktadır. Liman römorkajında talimat verme yetkisi çoğunlukla çektirene ait olmaktadır[616]. Römorkör kaptanının römorkör üzerinde idari yetki ve sorumluluğu devam etmektedir ancak bu yetkiyi gemi kaptanının veya kılavuz kaptanın talimatlarına uygun şekilde kullanmak durumundadır[617]. Dolayısıyla gemiyi sevk ve römorkörleri yönlendirme sorumluluğu çektirenin omzuna yüklenmektedir[618]. Bu sebeple çektirenin römorkajın yönetimini sağlamaya uygun gemi adamı istihdam etmesi ve şayet gerekiyorsa kılavuz kaptan ile çalışması beklenir[619].

Liman römorkajı sözleşmesinde çekici, işsahibi konumundaki çektirenin yararına hareket etmek ve onun vereceği talimatlara uymakla (TBK m. 505/1, c.1) yükümlüdür[620]. Çektiren verdiği talimatlarla işin somutlaştırılmasına, ayrıntıların açıklanmasına ve varsa

---

615 Detaylı inceleme için bkz. 3.2 (Çekicinin Sorumluluğu).

616 Römorkörler gemilerin güvertelerine nazaran alçakta kaldığından römorkör kaptanlarının görüş alanı sınırlıdır. Ayrıca birden fazla römorkör kullanılan durumlarda bunların koordinasyonunun gemi kanadından sağlanması daha kolaydır. Yine yedekteki geminin özelliklerini de en iyi bilen o geminin kaptanı olduğundan, yedeğin manevralarını da en iyi şekilde yönetebilecek olan gemi kaptanıdır. Netice olarak fiziki ve teknik koşulları daha elverişli olduğundan genellikle gemi kaptanı veya kılavuz kaptan, yedekteki geminin kaptan köşkünden römorkörleri organize eder. Bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 3; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 24 vd.
Almanya RGŞ m. 2/2 uyarınca, römorkajın mürettebatı bulunan yedeğin (*Schleppobjekt*) kaptanı veya kılavuz kaptanı tarafından sevk edilmesi durumunda, çekici, kendisine verilen talimatları yerine getirmekle yükümlüdür.
Fransız Taşımacılık Kanunu'nda, liman römorkajının yedekteki gemi kaptanının sevk ve idaresi altında icra edildiği kaleme alınmıştır (Code des transports L. 5342-1).
İngiliz, Alman, Amerikan, Azerbaycan, Gürcistan, Moldova, Polonya, Rusya ve Ukrayna uygulamalarının da bu yönde olduğu belirtilmektedir. Bkz. Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 30; Stover, "Towage Contracts", 38; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 193; Cartner/Fiske/Leiter, *Shipmaster*, 266, 385, 526, 593 ve 677; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 39 vd.; Rydlichowska, "Towage Contract", 150 vd.

617 Reid, *Tugs*, 5.

618 Reid, *Tugs*, 5.

619 Reid, *Tugs*, 5.

620 Marsden/Slade, *Collisions*, 201; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 112; Rydlichowska, "Towage Contract", 149. *Intercontinental Terminal Corp. v. Aframax River Marine Co.*, C. A. 4:18-cv-3113, 88-89 (S.D. Tex. Sep. 29, 2023): "*Römorkör bir gemiye yardım ederken (assisting), römorkör gemi kaptanının hizmetkarı (servant) sayılır ve dolayısıyla onun talimatlarına uymak zorundadır..*". Aynı yönde bkz. *Spokane P. & S. Ry. Co. v. The Fairport*, 116 F.Suss. 549, 552 (D.Or. 1953).

değişen şartlara uyarlanmasına yardım eder[621]. Bu nedenle, çektirenin kural olarak emir ve talimat verme, verilen talimatları değiştirme yetkisinin bulunduğu kabul edilir[622].

Çektiren talimat verme yetkisini kılavuz kaptan veya geminin kendi kaptanı vasıtasıyla kullanır[623]. Gemi donatanları bakımından ilave maliyet oluştursa da kılavuz kaptanın limana hâkimiyeti, icra edilecek römorkajı önemli ölçüde kolaylaştırmaktadır. Zorunlu kılavuz uygulamasında zaten donatanın bu yönde bir seçim şansı yoktur. Kılavuzluğun ihtiyari olduğu ve gemiye kılavuz kaptan alınmayan hallerde ise bu talimatlar geminin kendi kaptanı tarafından gönderilir. Karşı tarafta bu talimatları uygulayacak olan ise römorkör kaptanı ve onun direktifleri ve organizasyon planıyla römorkör mürettebatıdır.

2. 2. 4. 2. Talimatların Kapsamı

Kılavuz kaptan veya gemi kaptanı, başta halatların bağlanacağı noktaları, halatlar bağlandıktan sonra çekme ve itmenin ne zaman ve hangi noktalardan yapılması gerektiğini, manevra açısını, römorkörün ne zaman hareket etmesi ve ne zaman durması gerektiğini, halatların çözülmesi gereken zamanı olmak üzere römorkajın ifasına ilişkin talimatlar silsilesi gönderir. Römorkör kaptanı, römorkajı, kendisine verilen talimatlar doğrultusunda ve römorkajın niteliğine göre özenle gerçekleştirir[624]. Denizcilik kuralları, liman teamülleri ve römorkajın özellikleri büyük oranda römorkajın yönetimini belirlemektedir[625].

Liman römorkajı uygulamasında gemi tipleri değişse de kalkış ve yanaştırma manevraları benzerlik gösterdiği ve özellikle kılavuz kaptan ve römorkör kaptanı aynı işlemleri tekrar tekrar yaptığından dolayı talimat ve uygulamalar otomatikleşmiştir[626]. Her ne kadar kılavuz kaptan görevi icabı talimatları gönderse de bunların bir kısmı gerçek

---

621 Yavuz/Acar/Özen, *Borçlar Özel*, 1313; Eren, *Borçlar Özel*, 728; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 657-658; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 74.

622 Marsden/Slade, *Collisions*, 201; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 112; Rydlichowska, "Towage Contract", 149.

623 Liman römorkajında çektiren tahtında genellikle bir denizcilik şirketi bulunmaktadır. Gemiyi işleten şirketin yöneticileri bizzat seyrüsefere katılmadıkları gibi işin teknik boyutuna da çok hâkim değildirler. Yöneticiler daha çok şirketin genel işleyişi ve ticari operasyonları ile ilgilenir.

624 Marsden/Slade, *Collisions*, 25 ve 196; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 112; Sweeney, "Collisions", 601; Rydlichowska, "Towage Contract", 149.

625 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 112.

626 Reid, *Tugs*, 69.

anlamda römorkaja yön veren talimatlar değildir[627]. Deneyimli römorkör kaptanları liman sahasına hâkim olduğundan her ayrıntı için bir komut verilmesine gerek kalmaz[628]. Özellikle küçük gemi ve deniz araçlarının römorkajında römorkörün çok fazla fiziksel dezavantajı da bulunmadığından belli başlı talimatlarla iş tamamlanmış olur[629]. Römorkaj ne kadar basit ve sorunsuz olursa, gemi kaptanının vermek durumunda olduğu talimatların kapsamı da o oranda azalır[630]. Dolayısıyla bazı römorkaj işlerinde römorkör kaptanının görece daha bağımsız hareket ettiği söylenebilir. Ancak bu fiili durum, kontrolün römorkör kaptanına devredildiği anlamına gelmez; yedekteki geminin konvoyun komutasından doğan sorumluluğu devam eder ve römorkör kaptanının hata yapması durumunda her an duruma müdahale edebilir[631].

2. 2. 4. 3. Talimat Verme Hakkının Sınırları

2. 2. 4. 3. 1. Sözleşme ile Sınırlandırılması

Talimat verme hakkı, çektirene sözleşmede kararlaştırılmış olandan fazlasını talep etme veya çekicinin durumunu önemli surette ağırlaştıran değişiklikler yapma yetkisini vermez[632]. Diğer bir ifadeyle talimatların sözleşmenin kapsamını aşacak boyutta olmaması, ifa tarzının somutlaşması kavramının dışına ve sözleşme çerçevesinin sınırlarının üzerine çıkacak ölçü ve nitelikte bulunmaması gerekir[633]. O halde, talimat verme hakkı, "*sözleşme hükümleri içinde kalmak kaydıyla*" ve römorkajın niteliklerine uygun olarak kullanılmalıdır[634].

Diğer taraftan, römorkaj sözleşmelerine konulan birtakım kayıtlar ile çekicinin talimat verme yetkisine bazı sınırlar çekildiği görülmektedir[635]. Türk limanlarında hizmet

---

627 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 24.
628 Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 16-17; Reid, *Tugs*, 69.
629 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 24.
630 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 25.
631 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51.
632 Süheyl Donay, "Vekilin Talimata Uyma ve Dürüstlükle Hareket Etme Borcu", *BATİDER*, V (1970): 731; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1314; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 123; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 80.
633 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 438 ve 441; Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 731; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1314; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 80.
634 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 441-443; Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 731; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1314; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 657-658; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 80.
635 Almanya RGŞ m. 3/2: Çektiren, yedeğin kaptanının veya kılavuzun (duruma göre) römorköre ve yedeğin mürettebatına talimat verirken ne yedeği ne römorkörü ne de üçüncü tarafların menfaatlerini tehlikeye atmayacak şekilde hareket etmesini temin eder.

veren römorkaj şirketlerinin sözleşmelerinde[636], "*..kılavuz ve römorkör kaptanı, römorkaj ve kılavuzluk hizmetleri verildiği esnada gemiye, römorköre veya herhangi bir üçüncü şahsa karşı gelebilecek zararların önlenmesi için gemi kaptanından talimat almaksızın gerekli önlemleri almakta serbesttirler..*" ve benzeri ifadelerin yer aldığı klozlar ile çekiciye serbesti tanınmaktadır. Dolaysıyla çekicinin talimat verme yetkisi tayin edilirken sözleşme hükümleri dikkate alınmalı, emredici kurallara aykırı olmadığı müddetçe uygulanmalıdır.

2. 2. 4. 3. 2. Römorkaj Tekniğine İlişkin Sınırlamalar

Yedekteki gemi tarafından römorkaj faaliyetinin ne zaman başlayacağı, römorkörlerin nereye konumlandırılacağı, römorkör ve gemi arasındaki mesafe ve açı, halatların alınıp verilmesi, geminin nereye çekileceği gibi talimatlar verilebiliyor olsa da römorkörün teknik yönetimine ilişkin bir talimat verilmesi beklenilmez[637]. Römorkaj faaliyetleri idare tarafından alınan lisanslar ile bu alanda yetkin şirketler tarafından yürütülmektedir. Çekiciler ancak mevzuatta öngörülen teknik kapasiteye, ehil gemi adamlarına ve römorkörlere sahip olduğu takdirde ve sürece bu lisansa sahip olabilirler. Bu nedenle çekicinin uzmanlık sahasına giren işler bakımından talimat verme hakkının çok sınırlı bir şekilde kullanılabileceği kabul edilmektedir[638]. Dolayısıyla yedekteki geminin yönetim yetkisine rağmen hız, rotanın ayrıntılarıyla kontrolü ve kaçınma manevrası yapma gibi konularda römorkör kaptanı halen belirli bir bağımsızlığa sahiptir[639]. Ancak römorkörün bu takdir yetkisi (*Ermessensfreiheit*) ikincil (*subsidiär*) niteliktedir ve yedekteki gemiden talimat gelmesi durumunda öncelikle buna uyulması gerekir[640].

---

636 Örnek olarak bkz. Gisaş Gemi İnşa San. A.Ş. Genel Hizmet Şartları m. 3.4.

637 *Trishna v. MSC Panter and Ericbank* (1957), 1 Lloyd's Rep 57.

638 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 124.
Nitekim vekalet sözleşmesinde, vekilin mesleği ile ilgili ve uzmanlığının söz konusu olduğu alanlarda, vekâlet verene zarar verebilecek nitelikteki davranışları hesaba katabilecek ve muhtemel riskleri öngörebilecek konumda olduğu kabul edilmektedir. Uzmanlık seviyesinin önem arz ettiği hallerde vekile yöneltilen talimatların kapsamı azalmakta, vekilin karar verme ve bağımsız davranma kabiliyetiyse artmaktadır. Vekilin bağımsızlık seviyesinin artmasından kasıt, vekâlet verenin talimat verme hakkını kullanma sıklığı ve bu çerçevede talimatların kapsamının azalmasıdır. Bu itibarla, uzmanlık düzeyi ile bağımsızlığın doğru orantılı olduğu söylenebilir. Şüphesiz vekilin bağımsız olması ona dilediği gibi davranma serbestisi vermez. Vekilin serbesti alanının sınırlarını onun sadakat ve özen yükümlülüğü belirler. Bkz. Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1313; Akıpek, *Alt Vekalet*, 60; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 45-46; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 110-112.

639 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 25.

640 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 25.

2. 2. 4. 3. 3. Dürüstlük Kuralına ve Hukuka Aykırı Talimatlar Yönünden Sınırlamalar

Römorkör kaptanı ilke olarak inisiyatif almaz, yalnızca kendisine verilen talimatlar doğrultusunda gerekli manevraları yapmakla sınırlı iş görür[641]. Bu kuralın her durumda mutlak olarak uygulanacağının kabulü ise istenilmeyen sonuçların doğmasına yol açabilir. Dolayısıyla çekici aldığı talimatları sorgulamaksızın uygulamak zorunda değildir[642]. İstisnai bazı durumlarda römorkör kaptanının; İngiliz yazarların[643] deyimiyle "*duruma müdahale yetkisinin*" (*right to interfere*), Alman yazarların[644] deyimiyle "*inisiyatif alma yetkisinin*" (*Initiative*) bulunduğu kabul edilir.

Yedekteki gemi tarafından gönderilen talimatlar hukuka, ahlâka ve dürüstlük kurallarına aykırı olmamalıdır[645]. Aksi durumda römorkör kaptanı, talimatlara uymak zorunda tutulamaz[646]. Eğer yedekteki gemiden aldığı talimatlar açıkça yanlışsa, kılavuz kaptan tarafından verilmiş olsa bile, gemi kaptanını ve kılavuzu tehlike konusunda uyarmak römorkör kaptanının görevidir[647]. Durum ve amaca aykırı ya da ifası mümkün olmayan talimatlar verilirse, römorkör kaptanı bunların durum ve amaca aykırı ya da ifalarının mümkün olmadığını gerekçeleriyle birlikte önce yedekteki gemi kaptanına açıklayarak onu bu konularda aydınlatıp sonra da görüşünü almakla yükümlüdür[648]. Römorkör kaptanının tüm aydınlatma ve uyarılarına rağmen yanlış veya sakıncalı talimatların uygulanmasında ısrar edilirse, çekici TBK. m. 512 çerçevesinde römorkaj sözleşmesini sona erdirebilir[649].

---

641 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 24.

642 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 53; Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 316.

643 Dougles/Lane/Peto, *Law of Harbours*, 316.

644 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 53.

645 Marsden/Slade, *Collisions*, 201; Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 442; Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 733; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1314; Eren, *Borçlar Özel*, 728; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 219; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 20; Akıpek Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 710; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 81.

646 Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 16; Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 733-734; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1314; Eren, *Borçlar Özel*, 729; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 219; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 20; Akıpek Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 710.

647 Schlößin, *Schleppvertrag*, 20; Marsden/Slade, *Collisions*, 202.
The Duke of Manchester, The (1846) 2 W Rob 470; 4 Notes of Cases 575*:* "*Olağan sorumluluğu tek bir kişiye yükleyen bir kural olduğu için gemi ve mürettebatın hayatı riske atılmamalıdır…Tehlikeyi bilen vapurun (römorkörün) deyim yerindeyse somurtkan bir sessizliği sürdürmesi ve kendisini can ve malın yok edilmesine alet etmesi doğru değildir*…".

648 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 53.

649 Eren, *Borçlar Özel*, 730.

Önemle belirtilmelidir ki inisiyatif alma yetkisi römorkör kaptanını kendisine verilen her talimatı denetleme ve talimatların uygunluğunu değerlendirme gibi bir yükümlülük altına sokmaz[650]. Römorkajın niteliği gereği yalnızca bir tarafın genel seyri değerlendirme ve römorkajı yönetme yetkisinin bulunması gerekir[651]. Aksi takdirde çift başlı uygulamalar daha büyük kargaşaya yol açar. Hatta birden fazla römorkörün kullanıldığı durumlarda konu içinden çıkılamaz hale gelebilir. Bu itibarla, tedbirli bir römorkör kaptanından beklenebilecek nitelikteki tespitler ile açık aykırıları içine alacak şekilde konuyu sınırlamak yerinde olacaktır.

2. 2. 4. 3. 4. Talimat Alma İmkânının Bulunmaması

Römorkör kaptanı, çektirenin açık bir talimatı bulunmuyorsa veya römorkajın koşulları değişmişse, durumu derhâl çektirene bildirmeli ve onun talimatını beklemelidir[652]. Bununla birlikte römorkör kaptanına başlangıçta ya da sonradan amaca elverişli olmayan talimat yöneltildiği zaman, römorkör kaptanının her zaman yedekteki gemiden yeni bir talimat isteme olanağı somut olayın şartları gereği mümkün olmayabilir. Römorkaj konvoyu öyle durumlarla karşılaşabilir ki talimat almak veya alınan talimatı uygulamak imkânsız olabilir ya da talimatın alınması veya uygulanması hâlinde iş işten geçebilir. Somut olayın özelliği gereği çektirenin durumdan haberdar edilerek ondan yeni talimat istemek için yeterli zaman yoksa, beklemek, belli bir yönde davranmaktan daha çok zarara yol açabilir. Bu türden izin alınamayacak hallerde, çektirenin farazi iradesine göre hareket edilerek römorkör kaptanının talimattan ayrılabilmesi mümkün gözükmektedir (TBK. m. 505/1, c.2)[653].

---

650 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 50; Marsden/Slade, *Collisions*, 202.
Virginia Intern. Terminals, Inc. v. M/V Katsuragi, 263 F.Suss.2d 1025, 1038 (E.D. Va. 2003): "*..Manevranın nasıl yapılacağına ilişkin rıhtım kılavuzunun (docking pilot) görüşünü değerlendirmek römorkör kaptanının görevi değildir. O, kaptanın talimatlarını vermesine olanak sağlayacak şekilde iletişim hattını açık tutmalıdır. Römorkör kaptanı esas olarak talimatlara uymak için oradadır ve normalde bir manevranın hatalı şekilde yapıldığını değerlendirecek deneyime veya bakış açısına sahip değildir. Ayrıca somut olayda köprü üstünde, rıhtım kılavuzunun emniyetsiz şekilde hareket ettiğini hissettikleri anda müdahale etme yetkisine sahip iki gözlemci uzman da bulunuyordu: Eyalet kılavuz kaptanı (state pilot) ve gemi kaptanı. Römorkör kaptanının gemi zabitleri ve rıhtım kılavuzu tarafından geminin hızı gibi bilinen koşullar hakkında uyarıda bulunmak gibi bir görevi yoktur..*".
Aynı yöndeki bir diğer karar için bkz. *Intercontinental Terminal Corp. v. Aframax River Marine Co.*, C. A. 4:18-cv-3113, 88-89 (S.D. Tex. Sep. 29, 2023):

651 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 50.

652 Eren, *Borçlar Özel*, 728; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 657-658; Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 19.

653 TBK. m. 505/1, c.2'ye göre, "*Ancak, vekâlet verenden izin alma imkânı bulunmadığında, durumu bilseydi onun da izin vereceği açık olan hâllerde, vekil talimattan ayrılabilir.*" Doktrinde TBK. m. 505/1, c.2 hükmünün özellikle acil durumlarda uygulanabilir nitelikte olduğuna vurgu yapılmaktadır.

Römorkör kaptanının olağan dışı ve hızla müdahale gerektiren durumlarda talimat beklemeden hareket edebileceği kabul edilmektedir[654]. Ancak römorkör kaptanı bu yetkisini kullanılırken dikkatli davranmalı, mümkün olduğunca yedekteki gemiden talimat beklemeli, talimat alınması mümkün olmadan hareket ediyorsa da bunu derhal bildirmelidir. Aksi halde, yedekteki gemi kaptanı römorkör kaptanının nasıl hareket edeceğini öngöremeyeceğinden, birbiriyle uyumlu olmayan manevra ve işlemlerin yapılması, konvoyun genel sevk ve idaresi bakımından tehlike yaratabilir.

2. 2. 4. 4. Talimata Uyulmamasının Sonuçları

Çektirenin römorkajın niteliğine aykırı verdiği ancak çekicinin zarara yol açacağını düşünerek uymadığı talimatlar bakımından, bir yükümlülük ihlali gündeme gelmez[655]. Diğer bir ifadeyle römorkör kaptanının talimattan ayrılması yerinde ve haklı bir davranış sayılabiliyorsa, sorumluluk doğmaz[656]. Bilakis özen yükümlülüğünün gerektirdiği davranış biçimi yerine getirilmiş sayılır[657]. Bunun dışındaki durumlarda, römorkör kaptanı kendisine usulüne uygun şekilde verilen talimattan ayrılırsa, çekici bundan doğan zararı karşılamadıkça işi görmüş olsa bile, borcunu ifa etmiş sayılmaz (TBK. m. 505/2).

Yedekteki gemiden gönderilen komutların römorkör kaptanı tarafından yerine getirilmediği durumlarda çekicinin sorumluluğu gündeme gelir[658]. Haksız şekilde talimatların uygulanmaması, aynı zamanda sözleşmenin gereği gibi ifa edilmemesi (TBK m. 112) ve dolayısıyla sözleşme ihlâli anlamına geleceğinden çekici bundan doğan zararı tazmin etmek zorunda kalır[659]. Önemle belirtelim ki talimata uyulmamasına rağmen römorkaj başarılı bir şekilde ifa edilmiş ve herhangi bir zarar ortaya çıkmamışsa, haliyle çekicinin de tazmin yükümlülüğü doğmaz.

Bkz. Eren, *Borçlar Özel*, 729; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 659; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 195.
Alman Hukuku'nda da kaza vb. acil durumlarda römorkör kaptanı ve mürettebatının, halin icabına uygun düşen önlemleri alabileceği kabul edilmektedir. Bkz. Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 52.

654 Marsden/Slade, *Collisions*, 197; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 124.

655 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 443; Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 734; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1314-1315; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 219; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 188.

656 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 443-444; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1314-1315; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 219; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 188.

657 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 444; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 188.

658 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51-52. Detaylı inceleme için bkz. 3.2 (Çekicinin Sorumluluğu).

659 Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 746-747; Eren, *Borçlar Özel*, 730; Akıpek Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 711; Tekben, *Vekalet Verenin Talimatı*, 204.

Talimata uyulmamasından kaynaklı olarak ortaya çıkacak zararların tazmini, 1993 İhtiyati Haciz MS ve TTK m. 1352 anlamında deniz alacağı teşkil edeceğinden, bu alacakların tahsil edilememesi durumunda römorkörün ihtiyaten haczinin talep edilebilmesi mümkündür[660].

Tazminat sorumluluğunun dışında, talimata aykırı davranışlar, çektirenin sözleşmeyi sona erdirmesine (TBK m. 512) de yol açabilir. Ancak bu çözüm her zaman pratik olmayabilir. Özellikle zorunlu römorkajın uygulandığı limanlarda, römorkaj sözleşmesinin feshi, o limana giriş yapılmasına engel bir sebep olarak karşımıza çıkar. Öte yandan römorkaj zorunlu tutulmamış olsa dahi çektiren emniyet gerekçesiyle römorkör yardımı olmaksızın limana girmekten de imtina edebilir. Geminin limana uğrak yapamaması ise önceden planlan yükleme ve boşaltma yahut yolcu alma ve bırakma işlemlerinin iptaline yol açacaktır. Dolayısıyla talimata uyulmadığı durumlarda, römorkaja bir müddet ara verilerek gerekirse römorkör kaptanının değiştirilmesi talebi ve devamında da römorkajın tamamlanması daha uygun bir çözüm tarzı olarak karşımıza çıkmaktadır. Römorkajın gereği gibi yerine getirilmediği bu hallerde, idareye yapılacak şikayetler çekicinin muhtelif yaptırımlara tabi tutulmasına yol açacaktır (2025 KHRY m. 26, m. 27).

2. 2. 5. Römorkajı Sadakat ve Özenle İfa Etme Yükümlülüğü

Çekici üstlendiği iş ve hizmetleri, çektirenin haklı menfaatlerini gözeterek, sadakat ve özenle yürütmekle yükümlüdür (TBK m. 505/2). Bu başlık altında sadakat ve özen yükümlülüğü ve bu yükümlülüklere aykırılığın sonuçları ayrı ayrı ele alınacaktır.

2. 2. 5. 1. Sadakatle İfa Etme Yükümlülüğü

Römorkaj sözleşmesi, çekicinin, çektirenin menfaatine iş görmesi temeline dayanan bir sözleşmedir. Bu itibarla çekici, römorkajı ifa ederken, çektirene bağlı olmak, dürüst davranmak, sözleşmenin ifası esnasında meydana gelen durumları derhal bildirmek, ona sadakat gösterip haklı menfaatlerini korumak zorundadır[661]. Bu bağlamda,

---

660 Berlingieri, *Arrest of Ships*, para. 3.253; Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, 126; Yeşilova Aras, *İhtiyati Haciz*, 85; Erdoğan, *Deniz Alacağı*, 154-156.

661 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 407; Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 739; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1316; Eren, *Borçlar Özel*, 731; Akıpek, *Alt Vekalet,* 58; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 79; Sarı, *Vekalet Sözleşmesi*, 299-300; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 15-16; Gümüş, *Borçlar Özel*, 147; Kılıçoğlu, *Borçlar Özel*, 544; Muhammed Ramazan Aksoy, *Vekalet Sözleşmesinde Vekilin Sır Saklama Yükümlülüğü*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022), 205.

çekicinin üstlendiği işi, çektirenin yararını en kapsamlı ve en üst düzeyde koruyarak görme faaliyetine, sadakat yükümlülüğü denir[662]. Sadakat yükümlülüğü, sözleşmenin amacı çerçevesinde çekiciye, çektirenin çıkarlarını koruma ve onun çıkarlarına uygun davranma yükümlülüğü yükler[663]. Çekici, kendisine duyulan güvene uygun olarak çektiren aleyhine sonuç doğurabilecek davranışlardan kaçınmak zorundadır[664].

Sadakat yükümünün bir görünümü de aydınlatma yükümlülüğüdür[665]. Bu yükümlülük büyük oranda römorkajın ifasında görev alan römorkör kaptanı tarafından yerine getirilir. Römorkör kaptanı, aldığı talimatların çektiren aleyhine sonuç doğurması muhtemelse veya talimatların uygulanması liman düzenini ya da çevreyi tehlikeye düşürebilecek nitelikteyse, çektireni caydırıcı telkinlerde bulunmalıdır. Ayrıca böyle bir risk olmasa dahi gemi kaptanının römorkajın akışı hakkında sorduğu soruların da yanıtlanması gerekir. Zira sadakat yükümlülüğü, ihtiyaç duyulan bilginin karşı tarafa sunulmasını da kapsar[666].

Çekicinin sadakat yükümlülüğü yalnızca sözleşme süresiyle sınırlı kalmaz, yükümlülük sözleşme sona erdikten sonra da devam eder[667]. Taraflar arasında römorkaj ilişkinin kurulması, bazı sırların çekici tarafından öğrenilmesine vesile olabilir[668]. Ticari sırların açıklanması ise çektirenin ticari gizliliğini ifşa edeceğinden maddi zararlar görmesine neden olabilir. Ayrıca ticari sırlar sözleşme sona erdikten sonra açıklansa da

---

662 Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1316; Eren, *Borçlar Özel*, 731.
Vekalet sözleşmesinde sadakat yükümlülüğünün, vekilin başkasına ait bir işi görmesinden ve işini gördüğü kimsenin menfaat ve iradesine uygun hareket etmesinin, vekaletin zorunlu bir unsuru olmasından kaynaklandığı ifade edilmektedir. Bkz. Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 407; Gümüş, *Borçlar Özel*, 147.

663 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 407; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1316-1317; Eren, *Borçlar Özel*, 731; Akıpek, *Alt Vekalet*, 58; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 16; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 78; Gümüş, *Borçlar Özel*, 148; Kılıçoğlu, *Borçlar Özel*, 544; Aksoy, *Vekalet Sözleşmesi*, 206-207.

664 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 407; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1316-1317; Eren, *Borçlar Özel*, 731; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 655; Sarı, *Vekalet Sözleşmesi*, 299; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 16; Gümüş, *Borçlar Özel*, 147; Aksoy, *Vekalet Sözleşmesi*, 209.

665 Gümüş, *Borçlar Özel*, 148.

666 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 450; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1317; Eren, *Borçlar Özel*, 731; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 145; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 79; Sarı, *Vekalet Sözleşmesi*, 299-300.

667 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 409; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1317; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 145; Sarı, *Vekalet Sözleşmesi*, 305; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 80; Gümüş, *Borçlar Özel*, 147; Aksoy, *Vekalet Sözleşmesi*, 206; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 6.

668 Nitekim uygulamada (genellikle de sözleşmenin son maddelerinde) römorkaj ilişkisi sebebiyle öğrenilen bilgilerin üçüncü kişilerle paylaşılmaması gerektiğine ilişkin kayıtlara rastlanılmaktadır.

çektiren zarara uğrayabilir. Bu nedenle çekici römorkaj sözleşmesi nedeniyle öğrendiği sırları hem sözleşme devam ederken hem de daha sonraki süreçte saklamak zorundadır[669].

Sadakatle davranma teknik anlamda bir borç değil, yükümlülüktür[670]. Bu yüzden bağımsız bir ifa davasına konu olamaz. Fakat çekici bu yükümlülüğe aykırı hareket ederse çektiren, uğradığı zararların giderilmesi için tazminat davası açabilir[671]. Şüphesiz aykırılığın sonuçları maddi zararların giderilmesiyle sınırlı kalmaz. Sadakat yükümünün yerine getirilmemesi, çekiciye duyulan güvenin sarsılmasına, çekicinin ve hatta limanın itibarının zedelenmesine de yol açar.

2. 2. 5. 2. Özenle İfa Etme Yükümlülüğü

2. 2. 5. 2. 1. Özen Yükümlülüğünün Kapsamı

Çekicinin özen yükümlülüğünün özel bir yeri ve önemi vardır. Nitekim özen yükümlülüğü, çekicinin diğer tüm yükümlülüklerinin ifasında yer aldığı gibi bunların çerçevesini de belirleyici rol oynamaktadır[672]. Zira özen yükümlülüğünü ihlal eden çekicinin diğer yükümlülüklerini tam ve gereği gibi ifa etmesi pek bir anlam taşınmaz[673]. Çünkü özen yükümlülüğü, asıl edimin ifası için gerekli fiil ve hareketlerin yürütülmesine yöneliktir[674]. Bu nedenle özen yükümlülüğünün ihlali durumunda, sözleşmeden doğan asli edim yükümlerinin gereği gibi ifa edilmesi de mümkün olmaz[675].

Römorkajın türüne, römorkajın icra edileceği liman sahasının özelliklerine, hava ve deniz koşullarına, yedeğin niteliğine göre gerekli işlemlerin özenle yapılması gerekir[676]. Bu kapsamda hareket kabiliyeti olan/olmayan, yüklü/yüksüz, mürettebatlı/mürettebatsız, tanker/kuru yük/konteyner gemilerinin yahut diğer bir deniz

---

669 Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 739; Yavuz/Acar/Özen *Borçlar Özel*, 1317; Eren, *Borçlar Özel*, 734; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 656; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 16; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 78-79; Gümüş, *Borçlar Özel*, 148; Kılıçoğlu, *Borçlar Özel*, 544; Aksoy, *Vekalet Sözleşmesi*, 206; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 6.

670 Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 16.

671 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 455-456; Eren, *Borçlar Özel*, 734; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 657; Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 16. Detaylı inceleme için bkz. 3.2. (Çekicinin Sorumluluğu).

672 Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 143; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 7.
Nitekim TBK m.506/2'de vekilin sorumluluğu, işin görülmesinde borçlanılan özen ve sadakatin gösterilmesine bağlanmıştır. Dolayısıyla TBK m.506/2 yalnızca gereği gibi ifa etmeme halleri ile sınırlı olmayan, diğer sözleşme ihlali hallerini de kapsayan, vekilin sorumluluğuna ilişkin genel bir hükümdür. Bkz. Gümüş, *Borçlar Özel*, 152.

673 Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 144; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 7.

674 Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 144; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 7.

675 Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 144; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 7.

676 Macha, *Schleppvertrag*, 39; Stover, "Towage Contracts", 38-39.

aracının durumu ve alınması gereken tedbirler bir olmayacaktır. Aynı şekilde yoğun sis, kısıtlı görüş mesafesi, şiddetli akıntı, dalgalı deniz gibi harici koşullar da fark yaratır. Yine rıhtım sahasındaki trafik durumu ile liman sahasının çıkışındaki trafik durumu, deniz derinliği, hareket serbestisi değişiklik arz eder. Dolaysıyla bu koşulların yaratacağı kombinasyonlar, çekicinin yükümlülüklerinin kapsamını da tayin edecektir[677].

Çekici üstlenilen römorkajın gerçekleşmesine yönelik olarak denizcilik tecrübelerine ve işlerin olağan akışına göre, gerekli girişim ve faaliyetlerde bulunmalıdır[678]. Yedeğin ve seyrüseferin güvenliğini tehlikeye atacak ya da gereksiz risk yaratacak her türden davranıştan kaçınmalıdır[679]. Çekici, römorkaj düzenini koruyarak seyir güvenliğini sağlamalıdır[680]. Bu kapsamda römorkör ve yedeğin diğer gemilerle çatmasına veya sürüklenerek rıhtım, köprü vb. malvarlığı değerlerine çarpmasına engel olmalı ve gerektiğinde römorkaj düzeninde uygun değişiklikleri yapmalıdır[681]. Çekicinin özellikle kendi alanındaki teknolojik gelişmeleri takip etmesi, ifa zamanındaki teknik standartları yakalaması gerekir[682]. Bunun dışında, römorkaj işindeki mutad olarak uygulanan ve kabul edilen kuralları ve usulleri de takip etmelidir[683].

2. 2. 5. 2. 2. Özen Yükümlülüğünün Ölçüsü

Liman römorkajı bakımından çekicinin özen yükümlülüğünün ölçüsünde TBK m. 506/3 hükmünün nazara alınması uygun düşecektir. Bu çerçevede çekicinin göstermesi gereken özen belirlenirken, römorkajın niteliği ve türü göz önünde tutulmalı ve çekiciden üstlendiği römorkajı ifa ederken aynı şartlar altında iş gören basiretli ve özenli bir çekici gibi hareket etmesi beklenmelidir[684]. Böylelikle özen borcundan doğan sorumluluğunun belirlenmesinde, objektif bir ölçüt tesis edilmiş olur[685].

---

677 Stover, "Towage Contracts", 39.

678 Macha, *Schleppvertrag*, 39; Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 410; Kılıçoğlu, *Borçlar Özel*, 544.

679 *Chitty v. M/V Valley Voyager* (1968), 284 F. Suss. 297 (E.D. La. 1968).

680 *The Radnor* (1927), D.C.Md., 21 F.2d 982; *Rough Bay Enterprises Ltd. v. Budden et al.* (2003), BCSC 1796 (SC).

681 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 118.

682 Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 737; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 78.

683 Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 737.

684 Yavuz/Acar/Özen, *Borçlar Özel*, 1307; Eren, *Borçlar Özel*, 731; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 126; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 13-15.

685 Anglo-Amerikan Hukuku'nda da çekicinin gerekli dikkat ve özeni göstermekle (*care and skill*) yükümlü olduğu kabul edilir. Eğer yedekte bir zarar veya zıya durumu söz konusu olursa, çektiren zararlarının tazmini için, çekicinin sözleşmeden doğan yükümlülüklerini ihlal ettiğini ispatlamalıdır. Yoksa bu konuda mutlak (*strict/absolute*) bir yükümlülük ve sorumluluk altında değildir. Bu prensip İngiliz Yüksek Mahkemesi'nin verdiği *The Minnehaha* (1861) 15 Moo PC 133 kararından itibaren

Çekicinin özen borcunun derecesi, sözleşme ile tayin edilmiş de olabilir. Taraflar somut sözleşme hükümleri gereğince, TBK m. 506/3'te öngörülen ölçüden daha yüksek bir özen kararlaştırabilirler[686]. Bu itibarla öncelikle sözleşme hükümlerinin incelenmesi gerekir. Uygulamada akdedilen liman römorkajı sözleşmelerinde ise çekicinin römorkajın ifasında özen yükümlülüğüne işaret edilmekle beraber bunun derecesi ve nitelikleri hakkında belirgin bir açıklama yapılmamaktadır[687]. Bu yönüyle TBK m. 506/3 hükmünde belirtilen özen ölçütünün uyuşmazlıkların büyük bölümünde mahkemelerce dikkate alınacağı söylenebilir.

---

uygulamaya yerleşmiş ve doktrinde de benimsenmiştir. Anglo-Amerikan Hukuku'nda özen yükümlülüğü bakımından yeknesak bir terminolojinin bulunmadığını, benzer anlamlara gelen ifadelerin kullanıldığı görülmektedir.
Doktrinde kullanılan terminolojide tam bir birliğin olmadığı görülmektedir. *PARKS/KATTEL*, "*makul özen ve denizcilik becerisi*" (*reasonable care and maritime skill*) kavramını kullanmıştır. Bkz. Parks/Kattel, *Law of Tug*, 151. *KOVATZ* çekicinin olağan dikkat ve özen yükümlülüğünün (*ordinary care, skill and diligence*) bulunduğunu ifade etmiştir. Bkz. Kovatz, *Law of Towage*, 1. *TSIMPLIS*, "*makul ve uygun özen*" (*reasonable and proper skill*) kavramına yer vermiştir. Bkz. Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 275. Bu konuda ayrıca bkz. Rainey, *Law of Tug and Tow*, 7-8.
Mahkeme kararlarında kullanılan terminolojide de tam bir birliğin olmadığı görülmektedir:
The Ratata (1898) AC 513: "*Römorkör donatanlarının…… işin tamamlanmasında makul beceri, özen, enerji ve gayreti (reasonable skill, care, energy and diligence) göstermesi gerekir.…*".
DiMillo v. Sheepscot Pilots, Inc. 870 F.2d 746 (1st Cir. 1989) uyuşmazlığında Amerikan Yüksek Mahkemesi römorkör kaptanının, römorkörün operasyonunda önemli ölçüde takdir yetkisine sahip olduğunu ancak bu takdir yetkisi sınırsız olmadığını, kaptanın "*yedekte çekilen gemiye ilişkin olarak makul özen ve denizcilik becerisi*" ("*reasonable care and maritime skill with respect to the vessel in tow*") sergilemesi gerektiğini ifade etmiştir. Mahkeme, römorkör kaptanının hava koşullarını izleme ve dikkate alma görevini yerine getirmediğine kanaat getirerek çekicinin sorumluluğuna hükmetmiştir.
Lykes Bros. SS Co. v. Great Lakes Towing Co., 719 F. Suss. 1449 (E.D. Wis. 1989): "*..Çekici, yedekte çekilen bir gemi ile arasındaki ilişki bakımından vedia alan (bailee) veya sigortacı (insurer) sayılmadığı gibi umumi taşıyan (common carrier) gibi bir sorumluluğu da bulunmamaktadır; o yalnızca aynı veya benzer hizmetlerde yer alan basiretli bir denizcinin göstermesi gereken makul özeni ve denizcilik becerisini göstermekle yükümlüdür..".*
Houma Well Service, Inc. v. Tug Capt. O'Brien, 312 F. Suss. 257 (E.D. La. 1970): *"..Çekici, aynı veya benzer hizmetlerde yer alan basiretli bir denizcinin göstermesi gereken makul özeni ve denizcilik becerisini (reasonable care and maritime skill as prudent navigators employ for the performance of similar service) göstermekle yükümlüdür..".*
The Radnor, D.C.Md., 21 F.2d 982: "*..Çekici, sigortacı (insurer) değildir; çektiren, çekicinin kusurlu olduğuna dair bir karineye dayanamaz; çekici yalnızca görevini yerine getirirken makul beceriyi ve özeni göstermekle yükümlüdür (reasonable skill, and care)".*

686 Donay, "Vekilin Talimata Uyma Borcu", 737; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 126.

687 Birleşik Krallık RGŞ m. 4 ve Doğu Kanada RGŞ m. 4'te "*makul özen*" (*reasonable care*) kavramına yer verilmiştir.

2. 2. 5. 2. 3. Özen Yükümlülüğüne Aykırılığın Sonuçları

Çekici işini yaparken her türlü dikkat ve özeni göstermişse, umulan sonuç elde edilemese, hatta beklenenin tam aksine bir sonuç ortaya çıksa dahi sorumlu tutulamaz[688]. Çekicinin borcu, bir sonucu ortaya çıkarmak değil, kendisine tevdi edilen işleri gerekli dikkat ve özeni göstererek icra etmektedir[689]. İş sadakat ve özenle görülmüşse yönelinen sonuca erişilmemiş olsa bile gereği gibi ifa vardır. Gerekli özeni göstermesine rağmen sonucun elde edilmemesinin rizikosu çekiciye yüklenemez[690].

Bilgi ve beceri eksikliği, iş yoğunluğu, mesleki ve teknik gerekliliklerin takip edilmemesi gibi yetersizlikler ise özen yükümlülüğüne aykırılık teşkil eder[691]. Özen borcunun ihlâli doğal olarak sözleşmenin ihlâli sonucunu doğurur[692]. Bu ihlâlden çektiren bir zarar görürse, çekici bunu gidermek zorundadır. Buradaki zarar müspet zarar olup, fiili zarar ve yoksun kalınan kârdan oluşur[693].

Özen yükümlülüğü de teknik anlamda bir borç değil, yükümlülüktür[694]. Bu yüzden bağımsız bir ifa davasına konu olamaz[695]. Çekici özen yükümlülüğüne aykırı hareket ettiğinde çektiren, bu yüzden uğradığı zararların tazminini talep edebilir[696]. Çekicinin sorumlu olabilmesi için her şeyden önce özen borcunu ihlâl etmesi, bu ihlâlden bir zarar doğması, zararla ihlâl arasında uygun illiyet bağının bulunması ve nihayet çekicinin kusurlu olması gerekir[697]. Özen borcunun ihlâli, zarar ve zararla ihlâl arasında

---

688 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 409; Yavuz/Acar/Özen, *Borçlar Özel*, 1271; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 137; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 7; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 96-97; Sayın Korkmaz, *Vekâlet Sözleşmesi*, 87.

689 Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 7.

690 Yavuz/Acar/Özen, *Borçlar Özel*, 1271-1272; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 137; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 7; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 96-97.

691 Akıpek Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 711; Yalçınduran, *Vekalet Sözleşmesi*, 77.

692 Eren, *Borçlar Özel*, 732. Akıpek Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 711.

693 Eren, *Borçlar Özel*, 732; Akıpek Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 711; Taştekin, "Vekilin Özen Borcu", 98.

694 Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 654; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 57; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 18; Taştekin, "Vekilin Özen Borcu", 88-89.

695 Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 654; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 57; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 18; Taştekin, "Vekilin Özen Borcu", 88-89.
TBK m.506/2'de düzenlenen vekilin özen yükümlülüğünün vekalet sözleşmesinden doğan iş veya hizmet görme yükümünü tamamlayan, gereği gibi ifasını sağlayan, yan yüküm niteliği taşımayan bağımsız bir yüküm olduğu yönünde bkz. Gümüş, *Borçlar Özel*, 154.

696 Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 654; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 57; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 18; Taştekin, "Vekilin Özen Borcu", 88-89. Detaylı inceleme için bkz. 3.2. (Çekicinin Sorumluluğu).

697 Eren, *Borçlar Özel*, 732; Akıpek Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 711-712; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 194; Taştekin, "Vekilin Özen Borcu", 95-96.

uygun illiyet bağının mevcudiyetini ispat çektirene; kusursuz olduğunu ispat ise çekiciye düşer[698].

Öte yandan, römorkajın ifasında özen gösterilmemesi sebebiyle doğan zararlar hem tekne sigortası hem de sorumluluk sigortasından istisna edilmiş olabileceğinden, çekici zararları kendisi tazmin etmek zorunda kalabilir[699].

Özen yükümlülüğüne aykırılıktan doğan alacaklar 1993 İhtiyati Haciz MS ve TTK m. 1352 anlamında deniz alacağı teşkil edeceğinden, bu alacakların tahsil edilememesi durumunda römorkörün ihtiyaten haczinin talep edilebilmesi mümkündür[700].

2. 3. Çektirenin Yükümlülükleri

2. 3. 1. Gemiyi veya Deniz Aracını Römorkaja Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü

2. 3. 1. 1. Genel Olarak

Çektirenin römorkaj faaliyeti bakımından göze çarpan ilk yükümlülüğü, yedeğin römorkaja elverişliliğini (*towworthiness*) sağlamaktır[701]. Elverişliliğin sağlanması aynı zamanda römorkajın emniyeti bakımından çektirenin en önemli görevdir. Bu itibarla çektiren, yedekteki gemi veya deniz aracını icra edilecek olan römorkaj faaliyetine hazır hale getirmek ve römorkaj hizmeti aldığı süreç boyunca da römorkaja elverişli kalmasını sağlamak için gerekli özeni göstermelidir[702].

Konunun önemine binaen römorkaj sözleşmelerinde bu yükümlülüğe açıkça yer verilebilmektedir[703]. Ancak sözleşmede bu yönde bir hükme yer verilmese dahi çekicinin

---

698 Eren, *Borçlar Özel*, 732; Akıpek Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 712; Taştekin, "Vekilin Özen Borcu", 98; Veznedaroğlu, *Vekilin Borçları*, 88-91.

699 Detaylı inceleme için bkz. Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, 200 vd.; Çelik Partal, *Tekne Sigortaları*, 78 vd.

700 Berlingieri, *Arrest of Ships*, para. 3.253; Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, 126; Yeşilova Aras, *İhtiyati Haciz*, 85; Erdoğan, *Deniz Alacağı*, 154-156.

701 Macha, *Schleppvertrag*, 40; Kovatz, *Law of Towage*, 87; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 28; Sweeney, "Collisions", 591; Bishop, "Tug and Tow", 515; Hare, *Shipping Law*, 470; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 276; Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118.
Uygulama için bkz. *Curtis Bay Towing Co. v. Southern Lighterage Corp.*, 200 F2d 33, 34, 1952 AMC 2034, 2036 (4th Cir. 1952).

702 Kovatz, *Law of Towage*, 87.

703 Alman RGŞ m. 3/1: Çektiren, yedeğin ve kendisi tarafından sağlanan çeki tertibatının gerekli çekme hizmetlerinin güvenli bir şekilde gerçekleştirilebilmesini sağlayacak şekilde her açıdan hazırlamak, yedek ile ilgili tüm güvenlik düzenlemelerini gözetmek, yedek ve talep edilen hizmetlerle ilgili gerekli izinleri almak ve bu izinlerde belirtilen koşullara uymakla yükümlüdür.

yedeğe alacağı gemi ve deniz aracının römorkaja elverişli halde olmasını beklemesinde haklı bir menfaati olduğundan, çektirenin böyle bir yükümlülüğünün bulunduğu kabul edilmelidir. Nitekim uygulamada da gerek geminin limana girişinde aranan "*ordino*" gerekse limandan ayrılması için istenen "*liman çıkış belgesi*"nin (*port clearace certificate*)[704] temin edilebilmesi, denize elverişlilik belgesine sahip olmayı gerektirir. Denize elverişlilik belgesi ise gemilerin gemi adamları ile donatımı, yolcu sayısı ve yükün cinsi ile yükleme durumu bakımından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları

Diğer standart şartlarda yer alan hükümler için bkz. Doğu Kanada RGŞ m. 4; Hollanda RGŞ m. 3; Fransız RGŞ m. 2.

Açık deniz formları için bkz. TOWCON 2021 (II. Kısım, 11. Kloz), TOWHIRE 2021 (II. Kısım, 11. Kloz), TOWCON 2008 (II. Kısım, 1. Kloz), TOWHIRE 2008 (II. Kısım, 16. Kloz), NIPPONTOW (II. Kısım, 4. Kloz).

704 Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 7 (Liman çıkış belgesi):
"(1) Bayrağına bakılmaksızın liman idari sınırlarını geçerek sefer yapacak her ticaret gemisinin limandan ayrılışı, liman başkanlığınca verilecek izne tabidir. Bu izin Liman Çıkış Belgesi ile verilir. Liman Çıkış Belgesi formu Ek - 4 te belirlenmiştir.
(2) Liman çıkış belgesi, talep üzerine denize elverişli gemilerin; a) Gemi adamları ile donatımı, b) Yolcu sayısı ve yükün cinsi, c) Yükleme durumu hususları açısından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile zorunlu belgelerinin liman başkanlığınca yapılacak denetim sonucu tespit edilmesi hâlinde düzenlenir. Geminin denize elverişli olmadığının herhangi bir şekilde anlaşılması veya limandan ayrılmasını engelleyecek başkaca bir bilginin liman başkanlığına ulaşması hâlinde liman çıkış izni verilmez.
(3) Liman Çıkış Belgesi, liman başkanı veya liman başkanının yetkilendirdiği personel tarafından düzenlenir. İkinci fıkrada belirtilen hususlar dâhilinde bu Yönetmeliğe veya diğer ilgili mevzuatlara uygunluğu doğrulanmış veya belgelenmiş gemilere liman başkanlığınca Liman Çıkış Belgesi düzenlenir. Ancak, liman başkanlığınca belirli sürelerde veya gemiye yönelik herhangi bir şüphe veya ihbar veya emniyetle ilgili bir bilgi ulaştığında, öncelikle gemi üzerinde liman çıkış belgesine yönelik denetim yapılır ve bu denetim sonucu uygun bulunur ise Liman Çıkış Belgesi düzenlenir.
(4) Geçerli Denize Elverişlilik Belgesine sahip olan gemilerden; a) Türk boğazları bölgesinde hat iznine sahip gemiler ile İzmir Körfezinde Karaburun ile Foça arasına çekilen hattın doğusunda kalan bölgelerde sefer yapan gemilere, b) Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünün asli görevlerinin yerine getirilmesinde kullanılan gemi ve deniz araçlarına, c) Küçük deniz araçlarına, ç) Bitişik limanlarda yapılan seferlerde, d) Türk karasularında kalkış limanından 25 mil uzaklıklara sefer yapan yolcu gemilerine, hizmet gemilerine ve tarifeli sefer yapan hat iznine sahip diğer gemilere, e) Gezinti/Tenezzüh gemilerine, f) Balıkçı gemilerine, g) Deniz sondaj platformları gibi kıyıdan uzak deniz alanlarında bulunan tesislere en uygun liman sahaları kullanılarak hizmet maksadıyla servis yapan gemilere sadece bu faaliyetle sınırlı olmak üzere, ğ) Marmara denizinde, yağ, yakıt ve su tankerleri ile kumanya taşıyan ikmal gemilerine 60 gün süreli Liman Çıkış Belgesi düzenlenir.
(5) Denize Elverişlilik Belgesindeki sefer bölgelerine bakılmaksızın, can kurtarma, denizde yangın veya deniz kirliliğine müdahale gibi acil durumlarda, idarenin talimatı ya da kaptanın denizde can kurtarma ödevinden doğan sorumluluğu gereği, gemilerin yapacağı seferlerde liman çıkış belgesi düzenlenmeyebilir.
(6) Deniz içinde, yetkili makamlar tarafından koordinatlarla belirlenmiş mevkilerden, 4/6/1985 tarihli ve 3213 sayılı Maden Kanunu kapsamında kum yükleyecek gemilere, kalkış yaptığı liman başkanlığından liman çıkış belgesi düzenlenir. Gemiler, yükleme yaptıkları sahanın bulunduğu liman başkanlığından dönüş için ayrıca liman çıkış izni almadan mevcut belge ile tahliye limanına dönerler.
(7) 5 inci maddenin dokuzuncu fıkrasında belirtilen seferi yapan gemiler; aynı maddede belirtilen ve Bölge Müdürlüğü veya Liman Başkanlığınca verilmesi gereken yazılı izne istinaden, Denize Elverişlilik Belgesi aranmaksızın veya Denize Elverişlilik Belgesi olanlarda sefer bölgesine bakılmaksızın, yazılı izinde belirtilen limana gidebilir".

ile zorunlu belgelere sahip olunduğunun tespit edilmesi halinde verilir[705]. Bu anlamda dolaylı da olsa denize elverişlilik belgesinin zaten liman römorkajı hizmeti alınabilmenin ön şartı olduğu söylenebilir.

Kuşkusuz denize elverişlilik belgesi tek başına römorkaja elverişliliği ispata yetmez. Çünkü bu sertifika, römorkaja başlamadan önce bizzat çekicinin veya yetki verdiği diğer bir kuruluşun yedeğin elverişliliği etraflı bir şekilde incelendikten sonra verdiği bir belge değildir. Zaten pratik olarak da böyle bir inceleme yapılabilmesi mümkün gözükmemektedir. O sebeple denize elverişlilik sertifikasının varlığına rağmen yedek elverişli olmayabilir.

2. 3. 1. 2. Kapsamı

Liman römorkajında yedek çoğu durumda o limana uğrak yapan gemi olduğundan TTK m. 932 anlamında denize ve yola elverişli halde bulunması beklenir[706]. Denize ve yola elverişlilik mutlak bir durum olmayıp, geminin icra edeceği yolculuğun koşullarına göre değişen nisbi (*relative*) bir durumdur[707]. Yoksa denize elverişlilik, yedekteki geminin her tehlikeye karşı koyabilecek mükemmeliyette olmasını gerektirmemektedir. O hâlde, geminin elverişli olup olmadığını her somut olayda ayrı ayrı değerlendirmek icap eder[708].

---

705 Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 5 uyarınca, yapılan denetleme sonucunda bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğu anlaşılan gemiye süreli bir "*Denize Elverişlilik Belgesi*" ve su araçlarına "*Su Aracı Uygunluk Belgesi*" verilir.

706 Anglo-Amerikan Hukuku'nda sefere elverişlilik (*seaworthiness*), sözleşmede açıkça kararlaştırılmasa dahi çektirenin üstlendiği bir yükümlülük olarak kabul edilmektedir:
The Radnor, D.C.Md., 21 F.2d 982; *Houma Well Service, Inc. v. Tug Capt. O'Brien,* 312 F. Suss. 257 (E.D. La. 1970): *"..Bir geminin çekilmesi için bir sözleşme yapıldığında, yedeğin donatanı (owner of the tow), gemisinin denize elverişliliğini garanti eder (warrants) …".*
Aynı yönde bkz. *Intercontinental Terminal Corp. v. Aframax River Marine Co.*, C. A. 4:18-cv-3113 (S.D. Tex. Sep. 29, 2023).

707 Parks/Cattel, *Law of Tug*, 137; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 118.

708 *Andros Shipping Co. v. Panama Canal Company*, 184 F. Suss. 246, 260 (D.C.Z. 1960): *"..Bir gemi, amaçlanan yolculuk için makul ölçüde uygun hale getirilmemişse, denize elverişli değildir (unseaworthy).*.".
May v. Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Aktien-Gesellschaft, 63 F.2d 248 (2d Cir. 1933): "*..Göreceli bir terim (relative term) olan denize elverişlilik (seaworthiness), her bir [seyrüsefer] girişimini çevreleyen koşullara bağlıdır. Yedeklenen bir gemi, kendi gücüyle hareket etmese bile, römorkörler gemiyi çekebilecek kadar güçlüyse, denize elverişli olarak kabul edilebilir*…".
Aynı yönde bkz. *Associated Dredging v. Continental Marine Towing*, 617 F. Suss. 961 (E.D. La. 1985).

Çektiren, öncelikle denizin tehlikelerine dayanabileceği ve römorkajın ifasını sağlayabileceği, denize elverişli (TTK m. 931/1) bir yedek hazırlamakla yükümlüdür[709]. Yükümlülük yedekte çekilen teknenin başta gövde, genel donatım, makine, kazan, dümen tertibatı gibi esas kısımları ile çapaları, ışıkları, haberleşme sistemleri olmak üzere römorkaj için gerekli unsurları kapsar[710].

Denize elverişli olan geminin; teşkilatı, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, tamamıyla anormal tehlikeler hariç, yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip olması, diğer bir ifadeyle "*yola elverişli*" bulunması gerekir (TTK m. 932/2). Yola elverişlilik bakımından ön plana çıkan unsur kuşkusuz mürettebattır. Zira römorkaj esnasında meydana gelen kazaların önemli bir kısmı yetkin ve yeterli sayıda mürettebatının bulunmamasından kaynaklanmaktadır[711].

Genel uygulamada çekici tarafından temin edilen römorkaj halatları kullanılmakla birlikte, taraflar aksini kararlaştırmışlar ise halatlarının mukavemet değerleri ve uzunluğunun yeterli olmasına dikkat edilmeli; zayıflamış, yıpranmış, eskimiş veya hasar görmüş halatların kullanımından kaçınılmalıdır[712]. Halatların dışında kalan çeki ekipmanın da römorkajı sekteye uğratacak veya römorköre yahut mürettebata zarar verebilecek işlevsel bir bozukluğunun bulunmamasına dikkat edilmelidir.

2. 3. 1. 3. Elverişsiz Gemilerin ve Diğer Deniz Araçlarının Sözleşmeye Konu Olması

Gemi yolculuk esnasında geçirdiği bir kaza neticesinde arıza yapmış ve birtakım donanımı çalışmıyor olabilir. Diğer taraftan zaten sözleşme gemi dışında başka bir aracın römorkajına konu olabilir. Bu tip hallerde geminin veya diğer bir deniz aracının römorkaj hizmetinden dışlanması söz konusu olmaz[713]. Zaten römorkaj gemi ve sair deniz

---

709 Hare, *Shipping Law*, 470; Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118.

710 Macha, *Schleppvertrag*, 40; Hare, *Shipping Law*, 470; Bishop, "Tug and Tow", 516-517.

711 *Tug Ocean Prince, Inc. v. United States*, 584 F.2d 1151 (2d Cir. 1978); *Hercules Carriers, Inc. v. Claimant State of Florida*, 768 F.2d 1558 (11th Cir. 1985).

712 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 140; Sweeney, "Collisions", 585; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 105; Falkanger/Bull, *Transport Law in Norway*, 113; Lianjun, "Towage", 570. Ayrıca bkz. *The Albion* (1952) 1 Lloyd's Rep 38.

713 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunu m. 4/3 uyarınca, "*denize elverişlilik belgesi süresi içinde, yolculuğun devamı sırasında herhangi bir sebeple yönetmeliğine uygun durumunu kaybetmiş olan ticaret gemisi, ticari işleminin tamamlanacağı limana kadar yolculuğuna*

araçlarının ihtiyaç duyduğu hallerde ve biçimde vücut bulan bir hizmettir. Nitekim liman tarifelerinde arıza yapan gemiler ayrı ücretlendirilmektedir[714]. Bunun dışında geminin başka problemleri ve riskleri varsa yahut çekilecek deniz aracının kendine özgü birtakım koşulları mevcutsa tarife dışı özel fiyatlandırmaya da konu olabilir. Dolayısıyla çekiciler için bu türden gemiler ve hatta gemi niteliği taşımayan araçlar da ayrı bir müşteri portföyünü temsil eder.

2. 3. 1. 4. Yükümlülüğe Aykırılığın Sonuçları

Bir gemi veya deniz aracı, karşılaşması muhtemel, öngörülebilir nitelikteki tehlikelerin ve zorlukların üstesinden gelerek römorkajı tamamlayabilmek için yeterince hazırlıklı değilse, römorkaja elverişsiz sayılır[715]. Elverişsizlik çeşitli şekillerde ortaya çıkabilir. Geminin baş ve kıç kaplamalarının paslanarak zayıflaması[716], yeterli ışıklandırmanın sağlanamaması[717], regülatör sisteminin düzgün çalışmaması[718], makinelerin yeterince yağlanmaması veya bozuk olması, makine ve ekipmanın

devam edebilir. Böyle bir ticaret gemisi, hiçbir ticari işlemde bulunmaksızın yolculuğunu tamamladığı limandan onarılabileceği en yakın limana gidebilir".
Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 5/8 uyarınca, "*belge süresi içinde, yolculuğun devamı sırasında herhangi bir sebeple bu Yönetmeliğe uygun durumunu kaybetmiş olan ticaret gemisi, ticari işleminin tamamlanacağı limana kadar kaptan tarafından gerekli emniyet tedbirleri alınarak ve İdareye durumunu bildirerek yolculuğuna devam edebilir. Böyle bir ticaret gemisi, hiçbir ticari işlemde bulunmaksızın yolculuğunu tamamladığı limandan onarılabileceği en yakın limana gidebilir. Onarılabilecek en yakın liman, geminin güvenli bir şekilde seyrederek, İdarece uygun bulunan ve denize elverişliliğini kazanabileceği limandır*".
Dolayısıyla mezkûr kanun ve yönetmelik de deniz ticaretinin koşullarını dikkate alarak sefer esnasında arıza yapan gemilere birtakım olanaklar tanımıştır. Nitekim gerek seferin tamamlanması gerekse de onarım sürecinde geminin römorkaj hizmetine başvurması kuvvetle muhtemeldir.

714 KEGM Tarifesi m. 2.8: Arızalı Gemilere Verilen Kılavuz ve Römorkör Hizmeti Ücreti
"*Kendi pervanesi ile hareket edemeyen veya dümenindeki arızadan veya herhangi bir sebepten dolayı manevra yapamayan gemilere verilen kılavuzluk, römorkör ve diğer hizmetler esas ücreti %100 ilaveli olarak alınır. Limanlarda yanaşma-kalkma yapacak yedekli hizmetlerde kılavuzluk, römorkör ve diğer hizmetler tarife ücretlendirmeleri çeken ve çekilen vasıtaların toplam GRT'si üzerinden yapılır*".

715 *Walker v. Harris*, 335 F.2d 185, 191 (5th Cir. 1964).

716 *Rough Bay Enterprises Ltd. v. Budden et al.* 2003 BCSC 1796.

717 *The Lizzie M. Walker, 4 Cir.*, 3 F.2d 921.

718 *Intercontinental Terminal Corp. v. Aframax River Marine Co.*, C. A. 4:18-cv-3113 (S.D. Tex. Sep. 29, 2023).

bakımındaki eksiklikler[719], motorun düzgün çalışmaması[720], aşırı yükleme[721], sertifikasız ve ehil olmayan mürettebat[722]; yedeği römorkaja elverişsiz kılar[723].

Çekicinin yedeğin römorkaja elverişli olup olmadığını tespit ve tayin etme gibi bir yükümlülüğü bulunmadığı gibi yedeği römorkaja elverişli hale getirmesi de ondan beklenemez[724]. Çekicinin genel bir denetleme yükümlülüğü bulunmamasına karşın, yedekte belirgin şekilde elverişsiz bir durum varsa, çekici gerekli ikazları yaparak eksiklik giderilinceye kadar römorkajdan imtina etmelidir[725]. Yedeğin donanımındaki açık eksiklikler römorkör personeli tarafından tespit edilerek gerekli uyarı ve değişikliklerin yapılması gerekirken bunların yapılmadığı durumlarda, çekiciye de kusur izafe edilir[726]. Yedeğin elverişsizliğine yol açan açık bir eksiklik bulunmasına rağmen çekici römorkajın başlamasına müsaade etmişse, römorkajın ifası esnasında bu sebeple ortaya çıkacak zararlardan dolayı müterafik kusuru (TBK m. 52) gündeme gelir[727].

Çekicinin elverişsiz gemiyi veya deniz aracını kabulden kaçınması, borçlu temerrüdü olarak değerlendirilemez. Örneğin, yedek tarafından atılan çekme halatları görünür şekilde yıpranmış, bazı noktaları ciddi şekilde zayıflamış ve kopma riski taşıyorsa, çekici römorkajı ifa etmek zorunda tutulamaz[728]. Zira römorköre, mürettebata,

---

719 *Kyzar v. Vale Do Ri Doce Navegacai, S.A.*, 464 F.2d 285 (5th Cir. 1972); *Hercules Carriers, Inc. v. Claimant State of Florida*, 768 F.2d 1558 (11th Cir. 1985).

720 *Andros Shipping Co. v. Panama Canal Company*, 184 F. Suss. 246 (D.C.Z. 1960).

721 *Andros Shipping Co. v. Panama Canal Company*, 184 F. Suss. 246 (D.C.Z. 1960).

722 *Orient Mid-East Lines, v. a Shipment of Rice*, 496 F.2d 1032 (5th Cir. 1974); *In re Ta Chi Navigation (PANAMA) Corp., S.A.*, 513 F. Suss. 148 (E.D. La. 1981); *Andros Shipping Co. v. Panama Canal Company*, 184 F. Suss. 246 (D.C.Z. 1960).

723 Sweeney, "Collisions", 591; Bishop, "Tug and Tow", 516; Hare, *Shipping Law*, 470; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 276.

724 *South v. Moran T. & T. Co.*, 1965 AMC 2559, 252 F. Suss. 500 (S.D.N.Y.).

725 Çekme tertibatındaki veya vinçlerdeki arıza, deformasyon veya çürüme, paslanma gibi haller bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Bkz. Parks/Kattel, *Law of Tug*, 140; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 22-23.
Massman Const. v. Sioux City & NO Barge Lines, 462 F. Suss. 1362 (W.D. Mo. 1979): "*Römorkaj sözleşmesi kapsamında gemisini yedeklemek üzere teklif sunan çektiren, gemisinin yolculuk sırasında ortaya çıkması muhtemel ve olağan tehlikelere karşı koyabilecek vasıfta olduğunu kabul ve taahhüt eder. Dayanıksız yapısı, üzerindeki çürük veya sızıntı nedeniyle gemi denize elverişsiz olmasına karşın bu tür kusurlar römorkör kaptanı tarafından açıkça görülemeyecek nitelikteyse ve ihtilaf konusu zarar da bu sebepten kaynaklanmışsa, çekici denize elverişsizlikten sorumlu tutulamaz. Bu prensip genellikle "denize elverişlilik garantisi" ("warranty of seaworthiness") olarak anılır".*

726 Römorkör kaptanı ve mürettebatının üzerine düşen, römorkaj bağlantısı tesis edilirken gözlemlenebilecek ve tespit edilebilecek nitelikteki kusur ve eksiklikleri çektirene bildirmektir. Bkz. *Associated Dredging v. Continental Marine Towing*, 617 F. Suss. 961 (E.D. La. 1985). Ayrıca bkz. *Heiderberg-Mabel*, 1938 AMC 240 (2d Cir.).

727 Macha, *Schleppvertrag*, 36.

728 Parks/Kattel, *Law of Tug*, 140; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 22-23.

çevreye, diğer gemi ve deniz araçlarına zarar verme veya deniz trafiğini sekteye uğratma riski bulunan bir eylemi gerçekleştirmesi çekiciden beklenemez. Aksine yedeği elverişli hâlde bulundurmayan çektirenin, römorkajın gecikmesi veya ifa edilmemesi sebebiyle uğranılan zararları tazmin etmesini gerektirir[729].

Çektiren, gemiyi römorkaja elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü yerine getirmez ve bu sebepten dolayı römorkör zarara uğrarsa, meydana gelen zararların tazmini gerekir[730]. Öte yandan, geminin denize elverişsizliğinden kaynaklanan zararların gerek tekne gerekse sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakılması muhtemel olduğundan, çektiren ortaya çıkan zararları kendisi tazmin etmek zorunda kalabilir[731].

Doktrinde, çektiren tarafından römorkaj sözleşmesinin ihlal edilerek çekiciye verilen zararlar da dahil olmak üzere römorkaj sözleşmesinden doğan alacakların deniz alacağı kavramına dahil olduğu kabul edilmektedir[732]. Bu itibarla, elverişliliği sağlama yükümlülüğüne aykırılıktan doğan alacağın tahsil edilememesi durumunda yedekteki geminin ihtiyaten haczinin talep edilebilmesi mümkün gözükmektedir (TTK m. 1352).

2. 3. 2. İşbirliği Yapma Yükümlülüğü

Römorkaj operasyonunun amacına uygun şekilde sonuçlanabilmesi, çektirenin (ve adamlarının) çekici (ve adamları) ile koordineli şekilde işbirliği yapmasına bağlıdır[733]. Römorkör ve yedek hangi durumda olursa olsun bu sağlanmalıdır. Çektirenin römorkaj faaliyeti bakımından pasif bir konumda olduğu söylenemez[734]. Çektiren her

729 Schoenbaum, *Maritime Law*, 691; Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118.

730 Macha, *Schleppvertrag*, 40. Detaylı inceleme için bkz. 3.3 (Çektirenin Sorumluluğu).

731 Tekne sigortaları bakımından detaylı inceleme için bkz. Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, 200 vd.; Çelik Partal, *Tekne Sigortaları*, 78 vd.
Deniz araçları sorumluluk sigortalarında, mutad römorkaj (*customary towage*) himayesi adı altında esasında liman römorkajı faaliyetleri sırasında ortaya çıkabilecek muhtemel zararlara teminat sağlanmaktadır. Mutad olmayan römorkaj himayesi ise, açık deniz römorkajı faaliyetlerine verilmektedir. Bu faaliyetlerin kapsamı ve bünyesinde barındırdığı riskler yüksek olduğundan, sigortacıya önceden römorkaj planı iletilir ve bu kapsamda şartlar belirlenir. Detaylı inceleme için bkz. Bryan M. Roddick, "Towage Insurance", *Tulane Law Review*, 70/2-3, (1995-1996): 679-690; Simon J. Swallow, "Towage Liabilities - Am I Properly Covered? (An Overview of Protection and Indemnity Insurance for Tugowners Made Simple)", *ITS Tugnology Convention 2010, Conference Papers*, Vancouver, 3/5, (2009), 1-6; Acar, *Kulüp Sigortası*, 132-134; Melisa Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020), 190-192 vd.

732 Berlingieri, *Arrest of Ships*, para. 3.253; Yeşilova Aras, *İhtiyati Haciz*, 85; Erdoğan, *Deniz Alacağı*, 154-156.

733 Bishop, "Tug and Tow", 517; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 276.

734 Schlößin, *Schleppvertrag*, 19; Bucknill, *Tug and Tow*, 46; Macha, *Schleppvertrag*, 28; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51 vd.; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 27; Bishop, "Tug and Tow", 517.

safhada römorkajın ifası bakımından kendi üzerine düşeni yapmalı ve herhangi bir zararın doğmaması için gerekli olan işbirliğini sağlamalıdır[735]. Römorkajın niteliğine ve ihtiyaçlarına göre işbirliği yükümlülüğünün kapsamı bazen artmakta bazense azalmaktadır ancak tamamen ortadan kalkması söz konusu değildir[736]. Çünkü taraflar ortak hedefe ancak birlikte hareket ederek ulaşabilirler.

İşbirliği yükümlülüğünün içerik ve kapsamının tayini için genel bir tanım vermek olanaklı değildir. Her somut olayın özellikleri dairesinde değerlendirme yapılması ve buna göre hareket edilmesi uygun olacaktır. Bu kapsamda sözleşmede üstlenilen römorkajın gereği gibi ifa edilebilmesi için çektirenden makul olarak beklenebilen işbirliği faaliyetlerinin sağlanması gerekir.

İşbirliği yükümlülüğünün ilk ve belki de en önemli ayağını, çektiren tarafından yedeğin durumu ile ilgili bilgilerin verilmesi oluşturur[737]. Çektirenin doğru ve yeterli bilgi vermemesi, çekiciyi, römorkajı yerine getirirken zor durumda bırakabileceği gibi römorkajın ifası için harcanan emeğin de boşa gitmesine yol açabilir[738]. O hâlde çekicinin, römorkajın ifasıyla ilgili olması koşuluyla, yedeklenecek gemi veya diğer bir deniz aracı hakkında makul olarak ihtiyaç duyabileceği tüm bilgileri alma hakkına sahip olduğu söylenebilir. Çektiren de bunun karşılığı olarak yedeğin durumuyla ilgili olan ve römorkajın başarılı ifası için gerekli tüm hususları çekiciye "*zamanında*" açıklamakla yükümlüdür[739]. Çektiren, çekicinin karar mekanizmasını etkileyebilecek her türden yanlış yönlendirilmeden de kaçınmalıdır. Nitekim tarifede belirtilen hizmetlerle ilgili yapılan işlemlere esas olacak bilgi, beyan ve bilumum evrakın herhangi bir şekilde gerçeğe

---

735 Schlößin, *Schleppvertrag*, 20; Macha, *Schleppvertrag*, 22, 29; Bucknill, *Tug and Tow*, 45.

736 Çektiren, römorkaj manevralarını yalnızca izleyen, sürece herhangi bir katılımı olmayan birisi değildir. Bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 19; Bucknill, *Tug and Tow*, 46; Macha, *Schleppvertrag*, 28; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51 vd.; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 27; Bishop, "Tug and Tow", 517. Uygulama için bkz. *The Devonshire* (1912) P 21.

737 Macha, *Schleppvertrag*, 40-41; Kovatz, *Law of Towage*, 18; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 2-3.
Nitekim liman düzenlemeleriyle römorkaj talebinde bulunanlardan talep edilen bilgilerin kapsamı ve içeriği somutlaştırılmaktadır. Örnek olarak bkz. Code of Practice for Craft Towage Operations on the Thames, 2022, 8-9.

738 Macha, *Schleppvertrag*, 40.

739 Macha, *Schleppvertrag*, 40; Bucknill, *Tug and Tow*, 12; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 2-3; Hill, *Maritime Law*, 385; Bishop, "Tug and Tow", 517; Hare, *Shipping Law*, 470; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 103; Zhao/Lianjun, *Maritime Law in China*, 118.

aykırılığının tespit edilmesi halinde eylemin kasıtlı olup olmadığına bakılmaksızın esas ücret tablosundaki ücret cezalı olarak tahsil edilmektedir[740].

Römorkajın ifası kapsamda çektirenden verilmesi beklenen başlıca bilgiler; geminin bayrağı, gazdan arındırma (*gas free*) durumu, makine ve sair aksamdaki arıza durumu, baş ve kış iticilerinin bulunup bulunmadığı, draftı, grostonu, ölü ağırlığı, eni-boyu-yüksekliği, taşıdığı yükün cinsi ve tehlikeli olup olmadığı, talep edilen manevra türü (yanaşma, kalkma, yer değiştirme, refakat vb.), limana geliş sebebi (yükleme, boşaltma, yolcu bırakma, ikmal, tamir vb.), geldiği ve gideceği limanlar, yanaşacağı rıhtım veya iskeledir[741].

Römorkaj esnasında çekicinin adamaları ile çektirenin adamları arasında iyi bir iletişim kurulması da hayati önem arz eder[742]. Bu nedenle gemi kaptanı, römorkaj sürecinde yapacağı manevralar hakkında karşı tarafı bilgilendirmelidir. Böylece römorkör kaptanının römorkajın seyrini takip edebilme ve sonraki hamleleri öngörebilme imkânı sağlanmış olur. Diğer taraftan seyrüsefer boyunca yaşanan gelişmeler gemi mürettebatı tarafından an be an takip edilerek tehlikelere, hatalı manevralara ve işlemlere karşı römorkör kaptanı uyarılmalıdır[743].

Gemi kaptanı seyir kurallarına uymanın yanı sıra römorkajın gerektirdiği manevra ve sair işlemleri yerine getirilmelidir. Özellikle halat alıp verme işlerinde özenli davranılması[744], gemi tarafında römorkaj bağlantısının emniyetinin sağlanması[745], sinyal ve ışıklandırmanın usulüne uygun yapılması, yedeğin ve römorkajın sürekli gözetlenmesi, römorkör ile olan mesafenin korunması önemlidir[746]. Gemi kaptanı ve mürettebat, römorkörün ve seyrüseferin güvenliğini tehlikeye atacak ya da gereksiz risk

740 KEGM Tarifesi m.1.4.4.7; TDİ Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi m. 3.7; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.3.12.

741 Örnek olarak bkz. Sanmar Römorkaj ve Palamar Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi; Gisaş Tuzla Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi.

742 Macha, *Schleppvertrag*, 40; Kovatz, *Law of Towage*, 82.

743 Macha, *Schleppvertrag*, 40; Stover, "Towage Contracts", 38. Ayrıca bkz. *Great Lakes Towing Co. v. American S.S. Co*., 165 F. 2d 368 (6th Cir. 1948).

744 Alman RGŞ m. 3/3'de bu yükümlülük özel olarak vurgulanmıştır: Çektiren ve çekici, sırasıyla çekme tertibatının teslim edilmesi ve teslim alınması işlemlerinin kontrollü bir şekilde yapılmasını sağlamak zorundadır.

745 *Snow Valley Marine Services Ltd. v. Seaspan Commodore* (2015) FC 304 (CanLII)

746 Macha, *Schleppvertrag*, 22; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 42; Kovatz, *Law of Towage*, 82; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 29; Marsden/Slade, *Collisions*, 204; Bishop, "Tug and Tow", 517; Rydlichowska, "Towage Contract", 151.

yaratacak her türden davranıştan kaçınmalıdır[747]. Bilhassa ani hız ve yön değişimine neden olacak manevralar yapılmamalıdır[748]. Yedeğin yaptığı manevralar römorkör için tehlike teşkil ediyorsa, römorkör kaptanının çekme halatından kurtulma yetkisi vardır ve bundan doğan sonuçlardan çektiren sorumludur[749].

İşbirliği yapma yükümlülüğü sözleşmenin ifası boyunca devam eder. Hatta tehlike sebebiyle römorkaja ara verilse dahi tehlikenin en azından azaltılabilmesi için çektirenden römorköre yardımda bulunması beklenir. Tehlike halinde nasıl çekicinin borcu sona ermiyor ve yardım etme yükümlülüğü doğuyorsa, çektirenin de işbirliği yükümlülüğü sona ermez. Bilakis tehlikeli bir durumda işbirliği daha da önem kazanmaktadır. Zira çekicinin münferit çabalarıyla hem yedeği tehlikeden kurtarması hem de kendi römorkör ve mürettebatını bu tehlikenin içine sokmaması pek mümkün olmaz. Diğer taraftan tehlikeli durumlarda bunun üstesinden gelme kabiliyeti ve tecrübesi daha fazla olduğu için tüm işleri çekiciye yüklemek de hakkaniyetle bağdaşmaz. Kaldı ki çoğunlukla yedeği tehdit eden vakıa, en azından bir ölçüde, römorkörü de tehdit eder[750]. Bu itibarla tehlikenin bertaraf edilmesi için çektirenin, çekici ile işbirliği yapması beklenir.

Çektirenin işbirliği yükümlülüğünün ihlali sonucunda bir zarar ortaya çıkarsa bunun tazmini gerekir[751]. Römorkajın icrası sırasında gerekli talimatların gönderilmemesi, römorkajın sevk ve idaresiyle ilgili üzerine düşen davranışlardan kaçınılması, iletişimin sürdürülmemesi gibi sebeplerle bir kaza meydana gelir ve römorkör zarar görürse, bunun çektiren tarafından karşılanması icap eder. Bu tazminat alacağı aynı zamanda TTK m. 1352 anlamında deniz alacağı niteliğindedir[752].

---

747 Macha, *Schleppvertrag*, 40; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 28; Hare, *Shipping Law*, 470. Ayrıca bkz. *Chitty v. M/V Valley Voyager* (1968), 284 F. Suss. 297 (E.D. La. 1968).

748 Macha, *Schleppvertrag*, 40.

749 Rydlichowska, "Towage Contract", 151.

750 Örneğin fırtına, hortum, deniz kabarması, deniz kazaları gibi durumlarda hem römorkör hem de yedek riske maruz kalır.

751 Macha, *Schleppvertrag*, 40. Detaylı inceleme için bkz. 3.3 (Çektirenin Sorumluluğu).

752 Berlingieri, *Arrest of Ships*, para. 3.253; Atamer, *Deniz İcra Hukuku*,126; Yeşilova Aras, *İhtiyati Haciz*, 85; Erdoğan, *Deniz Alacağı*, 154-156.

2. 3. 3. Römorkaj Ücreti ile Sözleşmeden Doğan Sair Ücretleri Ödeme Yükümlülüğü

Çektirenin asli yükümlülüğü (*Hauptpflichten*), aldığı römorkaj hizmet karşılığı olan römorkaj ücretinin ödenmesidir[753]. Çektiren, liman römorkajında ilgili limanda önceden ilan edilen tarifeye göre ücret öder. Römorkaj ücretlerine tesir eden çeşitli etmenler vardır. Römorkörlerin kullanım sıklığı, römorkörün sermaye maliyeti, amortisman, personel ve değişken giderler, limanın açık denize olan yakınlığı bunların başlıcalarıdır. Tarifeler hazırlanırken bu unsurlar göz önünde bulundurulmaktadır[754]. Tarifede bulunmayan hizmetler ise piyasa şartları göz önünde bulundurularak rayiç bedel üzerinden fiyatlandırılmaktadır[755]. Römorkaj ücretinin dışında, çektiren, bekleme ücreti ve iptal ücreti adı altında birtakım ödemeler yapmak zorunda kalabilir.

2. 3. 3. 1. Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Ücretlerin Kapsamı

2. 3. 3. 1. 1. Römorkaj Ücreti

2. 3. 3. 1. 1. 1. Miktarı

Limanlarda verilen römorkaj hizmetlerinin ücretleri, tarifeler eliyle belirlenmektedir[756]. İdare söz konusu tarifeler vasıtasıyla ücretler üzerinde gözetim ve denetimini sürdürmektedir[757]. Tarifelerde, verilen hizmetin içeriğine göre; planlı/plansız

---

753 Hahn, *Schleppvertrag*, 22; Macha, *Schleppvertrag*, 14; Göğer, "Cer Mukavelesi", 938; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 191; Rydlichowska, "Towage Contract", 150.

754 Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 191; Talley, *Port Economics*, 140.

755 KEGM Tarifesi 1.4.4.3.4; TDİ Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi m. 5; İzmit Liman Hizmetleri Tarifesi m. 4.1.2; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 1.4.

756 Römorkaj ücretleri yönergeler eliyle sürekli güncellenerek uygulanmaktadır. Limanlarda uygulanan güncel tarifeler, LimK m. 10 hükmüne dayalı olarak 19.09.2024 tarihli ve 2187670 sayılı Bakanlık Makam Oluru ile 01.01.2025 tarihinde yürürlüğe giren ve halihazırda yürürlükte bulunan "Kılavuzluk ve Römorkörcülük ile Palamar Hizmetlerinin Ücretleri Hakkında Yönerge" kapsamında oluşturulmaktadır. Ancak gelecek yıllarda yeni yönergelerle bu ücretlerin güncellenmesi kuvvetle muhtemeldir.

757 LimK m. 10: "*Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, deniz ve içsular ulaşımını geliştirmek ve serbest, adil, sürdürülebilir bir rekabet ortamı sağlamak amacıyla sınırlı olmak üzere ve özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça liman, iskele ve kıyı yapılarında gemilere verilen hizmetlere ilişkin gerektiğinde taban ve tavan ücretlerini tespit etmek ve uygulamasını denetlemekle yetkilidir.*

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, özel kanunlarda ve kanun hükmünde kararnamelerde aksine hüküm bulunmadıkça deniz yetki alanlarında, suyollarında ve içsularda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin ücretleri ile liman idari sınırlarında demirleyen gemilerin demirleme ücretlerini ve bu ücretlerin ödenmesine ilişkin usul ve esaslar ile muafiyetleri belirler. Demirleme ücret tarifesi, bir günlük demirde kalma süresi için, geminin seferi, demirde kalma süresi, aylık veya yıllık toplu ödeme, demirleme nedeni, demirlediği yer gibi unsurlar göz önünde bulundurularak geminin grostonu başına iki Türk Lirasını geçmemek üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından belirlenir. Bu miktar, her yıl bir önceki yıla ilişkin olarak 4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298

refakat hizmeti[758], çekme (cer) hizmeti[759], römorkör hizmeti[760] isimleriyle ücretlendirme yapılmaktadır. Römorkör halatlarının temini veya halat alıp verme işlemleri için ek ücretler talep edilen limanlar da bulunmaktadır[761].

Temel römorkaj ücreti, limanlarda gemilerin yanaşma ve kalkışma manevralarına yardımcı olmak üzere verilen römorkaj hizmeti karşılığı olarak gemilerin grostonilatosuna göre değişen bir miktarı içerir[762]. Ücretin geminin hacmine göre değişmesinin temel nedeni, büyük gemilerin daha güçlü (ve daha pahalı) römorkörler gerektirmesi ve yanaşmalarının daha uzun sürmesidir. Belirli koşullar altında, temel ücret arttırılarak "*zamlı tarife*" üzerinden yahut azaltılarak "*indirimli tarife*" üzerinden ücretlendirilme yapılmaktadır.

Tatil günlerinde ücretin zamlı tarifeden tahakkuk ettirilmesi hemen hemen tüm dünyada kabul görmüş bir uygulamadır[763]. Limanların tatil günleri ise ulusal bayramlarına ve yas günlerine göre değişebilmektedir. Dolayısıyla Marsilya limanı için 24 Aralık (Noel Arifesi), Türk limanları için 29 Ekim (Cumhuriyet Bayramı) zamlı römorkaj tarifesinin işletilmesini gerektirebilir. Yaygın olan bir diğer uygulama da kendi

inci maddesinin (B) fıkrası uyarınca tespit ve ilan olunan yeniden değerleme oranında, takvim yılı başından geçerli olmak üzere artırılır. Cumhurbaşkanı, bu miktarı on katına kadar artırmaya yetkilidir. Demirleme ücretleri, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi hesabına yatırılır. Yatırılan miktarın %50'si takip eden ayın beşine kadar genel bütçeye gelir kaydedilmek üzere Bakanlık merkez muhasebe birimine aktarılır".

758 KEGM Tarifesi m.1.3.9: "*Planlı Refakat Hizmeti: Önceden planlanarak geminin yanında hazır bulunma ve gerektiğinde çekilmesi/itilmesini ifade eder*".
KEGM Tarifesi m.1.3.10: "*Plansız Refakat Hizmeti: İstanbul ve Çanakkale Boğazları içerisinde veya SP2 Raporu vererek giriş için bu boğazlara yönelmiş ve önceden refakat römorkörü talep etmemiş geminin, İdare ve/veya Gemi Trafik Hizmetlerinin talimatı ile Kurtarma-Yardıma düşmemiş olmak kaydıyla geminin yanında bulunma ve gerektiğinde çekilmesi/itilmesini ifade eder*".

759 KEGM Tarifesi m.1.3.11: "*Cer (Çekme) Hizmeti: Geminin ve deniz vasıtalarının çekilmesini ifade eder*".

760 KEGM Tarifesi m.1.3.13: "*Römorkör Hizmeti: Limanda geminin yanında bulunma ve gerektiğinde çekilmesi/itilmesini ifade eder*".

761 Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2; Zonguldak Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Tarifesi, s. 2. Ayrıca ücret talep edilmeyen yabancı liman uygulaması için bkz. Bremenhaven Port Information Guide, 2024, m. 11.6.

762 KEGM Tarifesi, T.1.2; İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2.1.a; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.2; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 6. Yabancı liman uygulamaları için bkz. Port of Le Havre Harbor Towage Tariff, 2018, m. I.

763 KEGM Tarifesi m.1.5.1; İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2.1.b; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.2; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3; Zonguldak Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Tarifesi, 2. Yabancı liman uygulamaları için bkz. Bremenhaven Port Information Guide, 2024, m.7.8; Port of Rotterdam Information Guide, 2024, 4-5.

pervanesi ile hareket edemeyen veya dümenindeki arızadan yahut herhangi bir sebepten dolayı manevra yapamayan gemilere uygulanan zamlı tarifedir[764].

Paris, Tokyo, Akdeniz ve Karadeniz Memorandumları ile U.S.COAST GUARD ve benzeri denetlemelere tabi olup denetimler sonucu alıkonulan gemilere tutulma ve alıkoyma sayısına göre römorkaj ücretleri zamlı olarak alınır[765]. Bunun dışında, akaryakıt ve diğer patlayıcı, parlayıcı ve yanıcı eşya taşıyan ve gazdan arındırma (*gas free*) yapmamış tankerlerin römorkaj ücretleri de zamlı işletilir[766]. Yine tehlikeli madde taşıyan gemilerde römorkaj hizmeti ücretleri zamlı tahsil edilir[767].

Tarifelere bakıldığında, tersanelerde yeni inşa edilen gemiler ile tersanelere tamir, bakım, tadilat veya ikmal için giriş-çıkış yapan gemilere yönelik indirim yapıldığı görülmektedir[768]. Yine baş ve kıç iticisi yeterli güçte faal olarak çalışan gemilere (*bow thruster- stern thruster*), bu özelliklerini belgelemeleri halinde römorkaj ücretinde indirim uygulanır[769]. Bunların dışında bir rıhtımdan diğer rıhtıma yer değiştirme (*shifting*) halinde de römorkaj ücretlerine indirim yapılır[770]. Tarifeler dışında, limanlar daimî müşterilerine belirli oranda indirimler sunmaktadır.

Yukarıda anılan zamlı ve indirimli ücretler Türk limanlarındaki ve birçok Avrupa limanındaki genel uygulamayı yansıtmakta olup bahsi geçenlerin dışında da liman politikaları çerçevesinde zamlı veya indirimli ücret düzenlemeleri getirilebilir.

Römorkaj ücretinin miktarı ve tarifenin uygulanmasından kaynaklı olarak mahkemelerin önüne hatırı sayılır miktarda uyuşmazlık gelmiştir. Fazla sayıda römorkör

764 KEGM Tarifesi, m. 2.8; İzmit Liman Tarifesi EK B.1.5.; İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2.1.b; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.6. Yabancı liman uygulamaları için bkz. Towage Rates Port of Marseille Fos, C.4.

765 KEGM Tarifesi m. m. 2.5; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.3.12.

766 İzmit Liman Tarifesi EK B.1.5; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.2; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.6; Zonguldak Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Tarifesi, 2. Yabancı liman uygulamaları için bkz. Port of Le Havre Harbor Towage Tariff, 2018, m. I.

767 İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2.1.b; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.2; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3. Yabancı liman uygulamaları için bkz. Port of Le Havre Harbor Towage Tariff, 2018, m. I.

768 KEGM Tarifesi, m. 2.12; İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2.1.d.

769 KEGM Tarifesi, m. 2.8; İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2.1.d; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.2; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3.

770 KEGM Tarifesi, m. 2.10; İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2.1.d; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.2.

gönderildiği[771], ihtiyacın üzerinde niteliklere sahip römorkörlerin görevlendirildiği[772], ihtiyaç bulunmamasına karşın römorkörlerin gemiye eşlik ettiği[773] gibi iddialar sebebiyle mahkemeler meşgul olmuştur. Yüksek mahkeme bu olaylara uygulanabilecek genel geçer bir ilke ortaya koymamıştır. İlk derece mahkemeleri uyuşmazlıklarla ilgili teknik bilirkişilerin görüşüne başvurmuş ve bu doğrultuda karara varmışlardır. Yüksek mahkeme teknik bilirkişi raporlarında özellikle; mevzuatın zorunlu tuttuğu şekilde bir hizmetin sunulup sunulmadığına, sunulan römorkaj hizmetinin gerekli olup olmadığına, sunulan hizmete yönelik bir itirazın bulunup bulunmadığına ve tarifedeki hesaplamaların doğru yapılıp yapılmadığına göre değerlendirme yaparak çekici tarafından talep edilen ücretin haklılığını değerlendirmiştir. 2022 yılından sonra tarifelerde yapılan değişiklikle bu sorunlara önemli bir çözüm öngörülmüş, devam eden yıllarda da bu çözüm tarzı benimsenmiştir[774]. Mevcut tarifeye göre[775], asgari römorkör sayısının üstünde römorkör kullanılması durumunda fazla kullanılan römorkör için ücret talep edilemeyecektir. Ancak gemi kaptanı tarafından yazılı talep yapılarak ilave römorkör istenmesi halinde ilave römorkör ücrete tabidir. Kanımızca tarifelerde yer alan bu düzenlemeler, bahsi geçen uyuşmazlıkların önemle oranda azaltabilecek niteliktedir.

2. 3. 3. 1. 1. 2. Muacceliyeti

Liman römorkajında ücretin ne zaman ödeneceği limanlara göre değişiklik göstermektedir[776]. Peşin olarak ödenmesi talep edilen limanlarda işin görüleceği saate

---

771 [Yarg.11. HD., E. 2014/12292, K. 2014/19373, T. 10.12.2014].

772 [Yarg.11. HD., E. 2020/507, K. 2020/4994, T. 12.11.2020].

773 [Yarg.11. HD., E. 2014/11255, K. 2014/18182, T. 24.11.2014].

774 2022 tarihli Kılavuzluk ve Römorkörcülük ile Palamar Hizmetlerinin Ücretleri Hakkında Yönerge (19/08/2022 tarihli ve 575502 sayılı Bakanlık Makam Olur'u ile yayımlanmıştır). 2023 ve 2024 yılında uygulanan yönetmelik ile şu anda yürürlükte bulunan 2025 tarihli Kılavuzluk ve Römorkörcülük ile Palamar Hizmetlerinin Ücretleri Hakkında Yönerge'de de aynı prensipler benimsenmiştir (19.09.2024 tarihli ve 2187670 sayılı Bakanlık Makam Oluru ile yayımlanmıştır).

775 "*MADDE 5 – (1) Ücretlerin genel uygulama esasları aşağıda verilmiştir:*
c) Hizmet verenler Ek'te yer alan ücretlerin üstünde ücret uygulayamaz. Belirtilen ücretlerin altında ücret uygulanması veya verilen hizmetlerden ücret alınmaması durumunda, gayrisafi hasılat üzerinden ödenmesi gereken paylar Ek'te yer alan ücret üzerinden hesaplanarak ödenir.
ç) Gemilerin uymakla yükümlü oldukları kılavuz ve römorkör almaya ilişkin tüm esaslar 31/10/2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Limanlar Yönetmeliği ile belirlenmiştir. Ek'te yer alan römorkör ücretleri tek römorkör için geçerli olup Limanlar Yönetmeliğinde belirlenmiş olan asgari römorkör sayısının üstünde römorkör kullanılması durumunda fazla kullanılan römorkör için ücret talep edilemez. Ancak gemi kaptanı tarafından yazılı talep yapılarak ilave römorkör istenmesi halinde ilave römorkör ücrete tabidir. Kaptanın "Gemi kaptanı tarafından manevra sırasında ilave römorkör talebi yapılmıştır. – Additional tug was requested by the Master." yazılı talebi İdare veya liman başkanlığı denetimi için saklanır".

776 Almanya RGŞ m. 4/3 uyarınca ücret (*Vergütung*), faturanın kesilmesi üzerine (*Rechnungsstellung*) çekicinin işyerinde ödenecektir.

kadar veya bundan belirli bir süre öncesine kadar ödenmesi beklenir. Türk limanlarında genel uygulama, talep edilen hizmetlere ilişkin hizmetler sunulmadan önce teminat (depozito) ödemesi yapılmakta ve hizmet sunulduktan sonra, hizmetin faturalandırılmasına müteakiben bu teminattan hizmet bedelinin mahsup edilmesi yönündedir[777]. Teminatın nakit olarak depo edilmesi yerine banka teminat mektupları da kabul edilebilmektedir. Teminat mektubu verilen hallerde ve nakit olarak depo edilen miktarının üzerindeki bedellerin ne kadar süre içerisinde ödeneceği de limanlara göre değişmektedir[778].

Limana sürekli uğrak yapan gemiler ile aynı denizcilik şirketine yahut aynı ittifak (*alliance*) içerisinde bulunanlara ait gemiler bakımından, ücretlerin vadesinde esneklik sağlandığı, römorkaj şirketi ile donatan şirket arasında tutulan cari hesaba göre ödemelerin belirli sürelerde yapıldığı görülmektedir. Bu uygulamada, sunulan hizmet bedelleri belirli dönemlere ayrılmakta (aylık vb.), ilgili dönemde verilen hizmetlere toplu fatura kesilmekte ve ücretler toplu tahsil edilmektedir.

---

777 Nitekim limana gelen gemilerin ihtiyaç duyacakları hizmetler en baştan kesin olarak öngörülememektedir. Neticede limana uğrayan gemiler yalnızca römorkaj hizmeti de almamaktadır. Kılavuzluk, palamar, demir yeri gösterme, elleçleme, yükleme, boşaltma başta olmak üzere muhtelif hizmetleri talep etmektedirler. Ayrıca başta ihtiyaç olmamasına karşın, daha sonraki gelişmelere bağlı olarak yeni ihtiyaçlar belirebilmektedir. Bunun dışında, çektirenler tarifeye göre ilave ücretlere tâbi olabilecek durumlarla karşılaşabilir. Öte yandan limana uğrak yapan gemiden limandan ayrıldıktan sonra ücret tahsili güçleşmektedir. Bu endişelerle, çektirenlerin hizmet talep formlarında talep ettikleri hizmetlerin tarifeye göre hesaplanan ücretinin belirli bir kısmı (genellikle %10 fazlası) teminat olarak peşin yatırılması talep edilebilir. Gemi limandan ayrılacağı zaman, verilen hizmetler, hizmet faturasında gösterilir, teminat miktarının üzerinde kalan hizmet bedellerin donatandan belirli bir süre içerisinde ödemesi talep edilir. Şayet verilen hizmet bedelleri teminat miktarının altında kalmışsa, fazla alınan teminat iade edilir. Bkz. KEGM Tarife, m. 1.4.4.2; TDİ Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi m. 3.9.c; İzmit Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.4.1; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 4.

778 TDİ Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi m. 3.9.d: "*Gemiye verilen hizmetler, hizmetin bittiği tarihte faturalandırılır. Bu bedel fatura tarihinden itibaren en geç 15 (onbeş) gün içinde ödenir*".
Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.4: "*a) Taahhüt mektubu ile yanaşan gemilerin kalkışına müteakip İŞLETME tarafından acenteye yapılan tebligat tarihinden itibaren 3 iş günü içinde ödenmesi esastır. İŞLETME tarafından bildirilen rakama mutabık olmamak v.b. gibi itirazlar veya her ne sebeple olursa olsun, hizmetlerin yapılmasından dolayı tahakkuk ettirilen ücretlerin 3 iş günlük normal süre içinde ödenmemesi halinde acente, donatan, gemi kiracısının ve / veya geminin daha sonraki hizmet talepleri yerine getirilmez.*
b) İŞLETME tarafından geminin acentesine veya gemi kaptanına, bildirimin (faks veya e-posta) yapıldığı gün birinci gün olmak üzere 3 iş günü içinde anaparanın (Tarife gereğince hesaplanan ücretlerin toplamı) ödenmemesi halinde KURULUŞ alacağına anapara üzerinden her ay %10 (Yüzde On) oranında cezai şart uygulanır. Ayrıca KURULUŞ'un her türlü yasal hakları saklıdır. Sürelerin hesaplanmasında bildirim günü ve paranın İŞLETME kasasına girdiği günler birer tam gün sayılır. Bankalarda veya postadaki gecikmelerden ve işlem hatalarından dolayı KURULUŞ sorumlu değildir".

2. 3. 3. 1. 2. Bekleme Ücreti

Gemi kaptanı veya acentesinin talebi üzerine, römorkaj hizmetlerine tahsis edilen vasıta ve personelin, çektirenden kaynaklanan sebeplerle öngörülen saatte geminin rıhtım ve iskelelere yanaşmaması, şamandıralara bağlanamaması veya ayrılmaması sebebiyle bekletilmesi ve bekleme sonunda hizmetin gecikmesi halinde, verilen römorkaj hizmetinin ücreti ile birlikte beklemenin beher saat ve kesri başına, belirli bir miktar "*bekleme ücreti*" tahakkuk ettirilir[779]. Bekleme süresi, limanlara göre değişebilmekle birlikte, genellikle birkaç saat ile sınırlı olup daha uzun bir süre beklenebilmesi, çekici ile çektirenin uzlaşmasına bağlıdır. Bekleme süresi sonunda römorkaj hizmetinin hiç yerine getirilmemesi halinde, bekleme ücretinin yanı sıra tarifede belirlenen römorkaj ücretinin de belirli bir oranı, iptal ücreti olarak çektirenden tahsil edilir[780].

2. 3. 3. 1. 3. İptal Ücreti

Römorkör hizmet sunmaya hazır vaziyette geminin yanına gelmesine rağmen, çektiren tarafından hizmet alımından vazgeçilirse, herhangi bir bekleme süresine yol açılmasa dahi tarifede öngörülen römorkaj ücretinin belirli bir oranında (genellikle % 50'si) iptal ücreti (*cancellation fee*) çektirenden talep edilir[781]. Çekiciden kaynaklanan sebeplerle verilemeyen hizmetlerden ise hiçbir ücret alınmaz[782].

Türk limanlarında römorkajın başlamasından belirli bir süre önceye kadar ücretsiz şekilde saat değişikliği yapılabilmekte ve römorkaj faaliyeti yeniden programlanabilmektedir. Yurt dışı limanlarında tekrar takvimlendirme ücreti (*re-booking fees*) adı altında ilave bir ücret talep edildiği de görülmektedir[783]. İptal ve yeniden takvimlendirme ücretleri, römorkaj şirketleri bakımından âtıl süre ve kapasitelerin önüne geçerek daha doğru rezervasyonların oluşumuna katkı sunmaktadır[784].

---

779 KEGM Tarifesi m.1.5.5; İzmit Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.2; İskenderun Liman Hizmetleri Tarifesi m. 2.1.c; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.3.9; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3; Towage Rates Port of Marseille Fos, C.4.

780 KEGM Tarifesi m.1.5.5.2; İzmit Liman Hizmetleri Tarifesi EK-B.1.5.b; İzmir Rafinerisi Liman Hizmetleri Tarifesi EK-B.2.5.f.; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.3.9; Trabzon Liman Hizmetleri Tarifesi, 21.

781 KEGM Tarifesi, m. 1.5.3; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 15; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3; Petkim Liman Hizmetleri Tarifesi, 2; Towage Rates Port of Marseille Fos, C.2.

782 KEGM Tarifesi, m. 1.5.3.

783 Australian Bureau of Transport and Communications Economics (BTCE), *Harbour Towage: An Analysis of Industry Performance*, Canberra 1989, 23.

784 BTCE, *Harbour Towage*, 23.

2. 3. 3. 2. Ücretlerin Ödenmemesinin Sonuçları

2. 3. 3. 2. 1. Çektirenin Temerrüdü

Römorkaj ücretinin zamanında ödenmemesi durumunda borçlu temerrüdü hükümleri (TBK m. 117 vd.) göz önünde tutulacaktır. Bununla birlikte, çektirenin römorkaj ücretini ödememesi hali römorkaj hizmetinin verilmesinden sonra sorun teşkil ettiğinden, çekicinin sözleşmeden dönme veya sözleşmenin feshi seçeneklerine başvurması olası değildir. Bunun yerine borcun aynen ifası ve cezai şartın talep edildiği görülmektedir. Liman römorkajı sözleşmelerinde, belirlenen süre içerisinde ücretlerin ödenmemesi halinde, gecikme süresine bağlı olarak belirli oranda gecikme cezası uygulanacağı öngörülmektedir[785]. Bu oran genellikle ilk 15-30 gün için ve daha sonraki günler için ayrı ayrı belirlenmektedir. Türk liman römorkajı uygulamasında, römorkaj şirketleri römorkaj sözleşmesinden doğan edimlerini tamamen ya da kısmen yerine getirmeyen çektirenlere karşı halihazırda verilen hizmetleri durdurma ve reddetme hakkına saklı tutarak ücretlerin tahsiline yönelik etkin bir mekanizma yaratmaktadırlar[786].

Römorkaj, 1993 İhtiyati Haciz MS ve buna paralel olarak TTK m. 1352/1-j'de deniz alacakları arasında sayıldığından, römorkaj ücreti ile sözleşmeden doğan sair ücretlerin (bekleme ücreti, iptal ücreti) tahsil edilememesi durumunda geminin ihtiyati haczinin talep edilebilmesi mümkündür. Buna karşın römorkaj, TTK m. 1320'de gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar arasında sayılmadığından, römorkaj ücreti ve sözleşmeden doğan sair ücretler sebebiyle römorkaj hizmeti sunulan gemi üzerinde söz konusu hak doğmaz[787].

2. 3. 3. 2. 2. Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Ücretlerden Kaynaklı Olarak Yedek Üzerinde Hapis Hakkının Doğup Doğmadığının İncelenmesi

Hapis hakkı (*lien*), kanunda belirtilen şartların gerçekleşmesi durumunda, alacaklıya zilyetliğinde bulunan ve geri vermesi gerekli olan borçluya ait taşınır mallar ve kıymetli evrakı geri vermeyerek alacağının teminatı amacıyla alıkoyma ve paraya

---

785 KEGM Tarifesi m.1.5.5; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 2.1.3.9; TDİ Liman Hizmetleri Ücret Tarifesi m. 3.9.d; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, s. 3; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.4. Bu konuda ayrıca bkz. Fransız RGŞ m. 11.

786 Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 3.4.

787 Kerim Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, C. IV, 2. Bası, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019), 127; Günay, "Towage", s. 181.

çevirme yetkisi veren bir haktır[788]. Alacak hakkını garanti eden ve güvence altına alan hapis hakkı, asıl alacağa bağlı fer'i nitelikte bir haktır[789]. Kanundan doğan bir tür rehin hakkı olan hapis hakkı, sahibine soyut bir ayni hak sağlar[790]. Deniz ticareti hukukunda da birtakım alacaklar için hapis hakkının doğacağı kanunda açıkça öngörülmüştür[791].

Mavna ile yük taşımalarında olduğu üzere, yedekteki geminin kendi gemi adamlarının idare ve zilyetliği altında olmadığı durumlar esasen navlun sözleşmesi mahiyetinde olduğundan[792], çekicinin (taşıyanın) mavna üzerindeki yükler üzerinde hapis hakkı doğar. Zaten burada ücretin niteliği de taraflar başka şekilde bahsetseler (römorkaj ücreti vb.) dahi navlun niteliğindedir. Hapis hakkı sayesinde, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan alacaklarının tahsili kolaylaşmaktadır.

Mutad liman römorkajı sözleşmelerinde ise ne yedek üzerinde kendi donatanının doğrudan zilyetliği sona erer ne de yedek çekicinin zilyetliğine girer. Dolayısıyla ödenmeyen römorkaj ücretinden kaynaklı olarak yedek üzerinde hapis hakkı doğmaz[793]. Bununla birlikte, römorkaj sözleşmelerinde çekicinin hapis hakkı ihtimali tamamen dışlanamaz[794]. Mürettebatsız bir gemi veya sair deniz aracının bir noktadan diğer noktaya çekilmesi işlemlerinde, çekicinin yedek üzerindeki hakimiyeti ve yetkileri, mutad liman

---

788 M. Kemal Oğuzman/Özer Seliçi/Saibe Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, 21. Bası, (İstanbul: Vedat Kitapçılık 2018), 1041; Lale Sirmen, *Eşya Hukuku*, 3. Bası, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2015), 616; Mehmet Ayan, *Eşya Hukuku-III (Sınırlı Ayni Haklar)*, 6. Bası, (Konya: Mimoza Yayıncılık, 2014), 6; Haluk Nami Nomer/Mehmet Serkan Ergüne, *Eşya Hukuku* (*Rehin Hukuku)*, C. II, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2016), 114-115.
İmre, hapis hakkını, şu şekilde formüle etmiştir: Hapis Hakkı = defi + ayni hak + nakde tahvil. Bkz. Zahit İmre, "Hapis Hakkı Üzerine Bir Tetkik", *İÜHFM*, C. XVII/3-4 (1952): 746.
Hapis hakkı ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Erol Cansel, *Türk Hususî Hukukunda Hapis Hakkı*, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1961; Ali Cem Budak, *İcra ve İflas Hukukunda Kiralayanın Hapis Hakkının Kullanılması*, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2003); Bilgehan Çetiner, *Hapis Hakkı*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2010); R. Cem Dinar, (*Türk Medeni Kanunu Kapsamında*) *Hapis Hakkı*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016).

789 İmre, "*Hapis Hakkı*", 746; Cansel, *Hapis Hakkı*, 23-25; Eren, *Borçlar Genel*, 23; Budak, *Hapis Hakkı*, 25 vd; Çetiner, *Hapis Hakkı*, 28 vd.; Nomer/Ergüne, *Rehin Hukuku*, 114-115; Dinar, *Hapis Hakkı*, 128.

790 İmre, "*Hapis Hakkı*", 746; Oğuzman/Seliçi/Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, 1041-1042; Sirmen, *Eşya Hukuku*, 616; Nomer/Ergüne, *Rehin Hukuku*, 121. Ayni hak olmadığı yönünde bkz. Çetiner, *Hapis Hakkı*, 59; Dinar, *Hapis Hakkı*, 14; Metin Uğur Aytekin, *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019), 160.

791 Detaylı inceleme için bkz. Muhittin Doğrucu, *Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı*, (İstanbul: Alfa Yayınarı, 1997), 12; İbrahim Ağsakal, *Yük Alacaklısı Hakkı*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011), 83 vd.

792 Detaylı inceleme için aşağıda bkz. 1.11.3 (Navlun Sözleşmesiyle Karşılaştırılması).

793 Aslan, "Römorkaj Ücreti", 88.

794 Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, 127.

römorkajındaki ile bir değildir[795]. Dolayısıyla bu tür durumlarda diğer şartların da gerçekleşmesine bağlı olarak çekicinin yedek üzerinde hapis hakkı doğabilir[796].

795 Kanımızca bu tür durumlarda sözleşmenin niteliği vekalet değil eser sözleşmesidir. Aynı yönde bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 13 ve 21; Aslan, "Römorkaj Ücreti", 88.

796 Aslan, "Römorkaj Ücreti", 90.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNİN İFASI ESNASINDA MEYDANA GELEN ZARARLARDAN DOLAYI TARAFLARIN SORUMLULUKLARI

3. 1. Genel Olarak

Römorkaj sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmediği durumlarda tarafların sorumluluğu gündeme gelir. Yükümlülüklerini ihlal eden taraf, sözleşmeden ve kanundan doğan sorumluluk rejimi çerçevesinde giderim sağlar. Her ne kadar römorkaj sözleşmesi çekici ve çektiren arasında bir hukuki ilişki kursa da sözleşmenin konusu olan römorkaj faaliyetinin etki alanı daha geniştir. Nitelim römorkaj faaliyeti ifa edilirken liman sahasında yalnızca römorkör ve yedeği bulunmamaktadır. Hâl böyle olunca, konvoydaki römorkörün ve/veya yedeğin diğer bir gemi, deniz aracı, liman yapısı veya sair unsurlarla çarpışma riski bulunmaktadır. Bu çarpışmalardan kaynaklı olarak başka bir donatanın, deniz aracı malikinin, yük sahibinin, yolcunun, mürettebatın, liman işçilerinin ve daha birçok kişinin zarar görme ihtimali ortaya çıkmaktadır. O sebeple çalışmamızın bu kısmında, yalnızca tarafların birbirine karşı olan sorumluluğu değil, römorkajın niteliği de göz önünde tutularak üçüncü kişilere karşı sorumluluk da genel hatlarıyla konulmuştur.

Römorkaj sözleşmesinde hem çekicinin hem de çektirenin ekseriyetle donatan sıfatını haiz olduğu görülmektedir. TTK'da ve milletlerarası sözleşmelerde donatanın sorumluluğu ile ilgili özel düzenlemeler bulunduğundan, her iki tarafın sorumluluğu incelenirken bu husus göz önünde bulundurulmuş ve çalışmada geniş bir yer ayrılmıştır. Donatan sıfatı bulunmayan tarafların sorumluluğu ise genel hatlarıyla ve hangi hükümlere tabi olacakları incelenmek suretiyle ortaya konulmuştur. Çatma ile ilgili sorumluluk

çalışmanın son bölümünde detaylı şekilde ortaya konulduğundan, bu bölümde yalnızca çatmadan doğan sorumluluğun mevcut olduğuna yönelik tespitler yapılmıştır[797]. Tarafların Çevre Kanunu ve sair özel kanunlar ile milletlerarası sözleşmelerden kaynaklı olarak da sorumluluğu doğabilir[798]. Fakat tüm sorumluluk sebeplerinin incelenmesi ancak bağımsız birer çalışma konusu olabilecek genişlikte olduğundan, bu bölümde yalnızca TTK m. 1062 kapsamındaki sorumluluk kapsamlı şekilde ele alınmıştır.

Römorkaj sözleşmelerinde yer alan sorumsuzluk kayıtları ve römorkör mürettebatının eylemlerinden üçüncü kişilere karşı sorumluluk, römorkaj hukukunun en tartışmalı konularını oluşturmaktadır. O sebeple bu iki konuya çalışmada geniş yer ayrılmıştır. Tartışmalar esas itibariyle İngiliz Hukuku kaynaklı olduğundan karşılaştırmalı incelemeye yer verilmesi ve ayrı bir başlık ayrılması kaçınılmaz olmuştur. Karşılaştırmalı incelemede mehaz Alman Hukuku'ndaki görüşler de ortaya konulmuştur. Nihai olarak Türk Hukuku'ndaki durum değerlendirilmiştir.

3. 2. Çekicinin Sorumluluğu

3. 2. 1. Çekicinin Sorumluluğunun Dayandığı Esaslar

Çekici, römorkajı kendi gemisini kullanarak donatan (*owner*) sıfatıyla üstlenebileceği gibi başkasına ait bir gemiyi işletmek suretiyle gemi işletme müteahhidi (*disponent owner*) sıfatına da sahip olabilir (TTK m. 1061). Nitekim Türk limanlarında çekicilerin mülkiyetinde olan römorkörler olduğu gibi kiralama yoluyla işletilen römorkörler de mevcuttur. Dolayısıyla çekiciler donatanın sahip olduğu haklara ve borçlara sahiptir[799]. Türk liman römorkajı uygulamasında görülmemekle birlikte, açık deniz pratiğinde römorkajın tahsis olunan (çarterer) tarafından yerine getirilebilmesi de mümkündür. Çekici, tahsis olunan (çarterer) sıfatıyla römorkajı üstlendiği takdirde

---

797 Detaylı inceleme için bkz. BEŞİNCİ BÖLÜM, III. KISIM (RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ VE ÇATMA İLİŞKİSİ).

798 Ayrıntılı inceleme için bkz. Ayşe Nur Tütüncü, *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi*, 3. Bası, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2004); İbrahim Ağsakal, "Donatanın Deniz Kirliliğine Yol Açan Fiillerden Dolayı Hukuki Sorumluluğunun Sınırı", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli SBE, 2004); Hacı Kara, *Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*, (İstanbul: Yamaner, 2015); Gülfer Kuyucu Meriç, *Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017).

799 Dolayısıyla mevzuatın öngördüğü sorumluluğu sınırlandırma hakkı vb. haklardan yararlanabilmesi mümkündür. Aynı yönde bkz. Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 128; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 59; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 190; Püttfürken, *Seehandelsrecht*, 191; Herber, *Seehandelsrecht*, 138; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB Anhang § 481, Rn. 2.

donatan sayılmaz. Bu durumda sorumluluk da genel hükümler çerçevesinde tayin olunur[800].

Çekicinin kendi fiillerinden sorumluluğu, herhangi bir şahsın sorumluluğundan farklı değildir. Çekici, römorkaj sözleşmesinden doğan yükümlülüklerine aykırı davranmışsa, TBK'nın sözleşmenin ihlâlinden (m. 112) doğan sorumluluk hakkındaki hükümlerine tabidir[801]. Özellikle römorkörü hazır şekilde bulundurmama, haksız şekilde sözleşmeyi ifadan kaçınma, müşterilerinin bilgilerini rakipleriyle paylaşma gibi durumlarda römorkör donatanın kendi fiillerinden kaynaklı bir sorumluluğu gündeme gelebilir[802]. Önemle belirtilmelidir ki sözleşme ihlâli aynı zamanda haksız fiil (TBK m. 49) niteliğindeyse, sözleşmeden doğan sorumluluk ile haksız fiil sorumluluğu arasında yarışma (TBK m. 60) söz konusu olur.

Römorkör donatanları tüzel kişiliği haiz bir şirket veya kamu iktisadi teşebbüsü olarak karşımıza çıktığından, donatanın kendi fiillerinden sorumluluğu bahsinde şirketin/teşebbüsün organ ve temsilcilerinin eylemleri dikkate alınır. Buna karşın çekici römorkaj sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini büyük oranda yardımcı kişilerin katılımıyla yerine getirmektedir. Yardımcı şahısların eylemleri sonucu çektiren bir zarara uğrarsa, çekici, şartları dairesinde ifa yardımcılarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 116 veya donatanın gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1062 çerçevesinde sorumlu olur.

Çekici kendi fiillerinden dolayı üçüncü kişilere zarar vermişse, yerine göre haksız fiil (TKB m. 49) veya çatma (TTK m. 1286 vd.) hükümlerine göre sorumlu tutulabilir[803]. Ayrıca Çevre Kanunu ve sair özel kanunlardan doğan sorumluluk da gündeme gelebilir. Özellikle organizasyon eksikliği (*Organisationsmängeln*), denetimlerin yaptırılmaması, kendisine yapılan uyarıların dikkate alınmaması, römorkörün elverişliliğinin sağlanmaması gibi durumlarda römorkör donatanının kendi fiillerinden kaynaklı bir sorumluluğundan bahsedilebilir[804]. Fakat zarara yol açan olayların önemli bir bölümü çekicinin gemi adamları ve yanında çalışan diğer kişilerin fiillerinden kaynaklanmaktadır.

---

800 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 179.

801 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 171 vd.

802 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 11; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 361.

803 Donatan sıfatını haiz çekicinin gemi adamlarının kusurlarından TTK m. 1062 hükmünden doğan sorumluluğu bir sonraki başlık altında ele alınmıştır. Çekicinin çatmadan doğan sorumluluğu ise beşinci bölümün üçüncü kısmında ele alınmıştır.

804 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 11; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 361.

Bu durumda çekici, üçüncü kişilerin zararını şartları dairesinde, adam çalıştıranın eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 66 veya donatanın gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1062 yahut çatmadan doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1286 vd. çerçevesinde tazmin etmek zorunda kalır.

3. 2. 2. Çekicinin Gemi Adamlarının Fiillerinden TTK m. 1062 Hükmü Uyarınca Sorumluluğu

3. 2. 2. 1. Sorumluluğun Niteliği

Römorkör donatanı sıfatını haiz olan çekici, gemi adamlarının kusurlarından dolayı, TTK m. 1062 (HGB a.F. § 485; HGB § 480) uyarınca sorumludur[805]. Donatanın TTK m. 1062'de (ETK m. 947) öngörülen sorumluluğu, gemi adamının sorumlu olmasına bağlı, doğrudan kanundan doğan, munzam nitelikte bir sorumluluk (*adjektizischen Haftung*) türüdür[806]. Diğer bir anlatımla, zarara sebep olan gemi adamları sorumlu oldukları taktirde donatan da aynı oranda sorumlu tutulabilecektir. Donatanın sorumluluğu, gemi adamının sorumluluğuna bağlı olduğundan, donatanın sorumlu tutulabilmesi için gemi adamının sorumlu tutulabilmesi yeterli olup ayrıca donatanın kusurunun bulunması aranmaz[807]. Römorkör donatanı, gemi adamlarıyla beraber ve müteselsilen sorumludur (*Gesamtschuldner*)[808]. Römorkaj sözleşmesi navlun sözleşmesi niteliğinde olmadığı ve dolayısıyla çekici taşıyan sayılmadığından dolayı teknik kusur ve ticari kusur ayrımı da yapılamamaktadır[809].

Donatanın TTK m. 1062 hükmü uyarınca sorumlu tutulduğu durumlarda genel nitelikteki TBK m. 66 (adam çalıştıranın sorumluluğu) ve TBK m. 116 (yardımcı kişilerin

---

805 Schlößin, *Schleppvertrag*, 27; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 66; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 175; Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 2-3; Adil İzveren/Niksim Franko/Ahmet Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara 1994, 101.
Alman uygulaması için bkz. BGH, 12.12.1957 - II ZR 88/57, BGHZ 26, 152; OLG Nürnberg, 19.10.2016 - 12 U 2194/14.

806 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 138; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 259; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 78; Fevzi Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku I*, (İstanbul: Legal Kitabevi, 2020), 235; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 247-248.

807 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 138; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 259.

808 Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 175-178; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 3; Paschke/Oetker, *Handelsgesetzbuch*, HGB § 478, Rn. 15; Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 97; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 195; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020), 234.

809 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 175.

fiillerinden sorumluluk) hükümlerine başvurulup başvurulmayacağı Türk Hukuku'nda uzun süredir tartışılmaktadır. Bir görüşe göre[810], TTK m. 1062 (ETK m. 947) ile TBK m. 66 (BK m. 55) ve TBK m. 116 (BK m. 100) hükümleri arasındaki ilişki genel hüküm-özel hüküm ilişkisidir. Gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluk, deniz ticareti hukukunda özel olarak düzenlenmiştir. Genel hükümlerin uygulanmasının kabul edilmesi hâlinde ise deniz hukukunun kendine özgü sorumluluk ilkesine aykırı hareket edilmiş olacağından, TTK m. 1062 ile genel hükümler birlikte uygulanamaz. Bu gerekçeyle de donatanın gemi adamının eyleminden sorumluluğu hakkında TBK m. 66 (BK m. 55) ve TBK m. 116 (100) hükümleri tatbik kabiliyeti bulamaz. Bu görüşün doktrinde azınlıkta kaldığı söylenebilir.

Doktrinde çoğunluk görüş ise[811], burada genel hüküm-özel hüküm ilişkisi olmadığını, anılan hükümlerde düzenlenen sorumluluğun niteliği ve şartlarının farklı olduğunu, hükümlerin birbirlerini dışlamayacağını ve birlikte uygulanabileceğini kabul etmektedir. Bu görüşe göre, şartları oluştuğu takdirde, donatana karşı istihdam edenin sorumluluğu kapsamında TBK m. 66 hükmüne de başvurabilir[812]. Aynı şekilde, yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluğu öngören TBK m. 116 çerçevesinde de kendisine dava

---

810 Turgut Kalpsüz, "Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması", içinde *Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar)*, (Ankara: Sigorta Hukuku Türk Derneği, 1983), 73 vd.; Okay, *Deniz Ticaret Hukuku-I*, s. 229 vd.; Mertol Can, *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri)*, C. I, 2. Bası, (Ankara: İmaj Yayınevi, 2003), 159-160; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 78; Hakan Karan/Kübra Var Türk, "Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları", *Sabih Arkan'a Armağan*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019), 641 vd.

811 Tahir Çağa, "Donatanın Ek (Mülhak) Mesuliyeti", *BATİDER*, 15/3, (1990): 125; Rayegân Kender, "Donatanın TTK m. 947'de Düzenlenen Sorumluluğun Hukuki Mahiyeti", *Tahir Çağa'ya Armağan*, (İstanbul 2000), 298 vd.; Barbaros Çağa, "Donatanın Sorumluluğu", 461-462; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 259; Kerim Atamer, "Donatanın TTK m. 947-948'de Düzenlenen Sınırlı Sorumluluğu ile BK m. 55'te Düzenlenen Adam Çalıştıranın Sorumluluğunun Karşılaştırılması", *Murat Sarıca Armağanı*, İstanbul 1988, 197-208; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 524; Emine Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu", *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar Uluslararası Kongresi*, (Ankara: TBB Yayınları, 2018), 155 vd.; Nil Kula Değirmenci, "Türk Deniz Ticaret Hukukunda Uygulanagelen Hükümler Arasındaki "Bertaraf Edici", "Tamamlayıcı" ve "Seçimlik" İlişkiler", *UTTDER*, 7/2, (2018): 281; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 235; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 247-248; Şaban Kayıhan/Etem Kara, "Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi", *İMHFD*, VI/10, (2021): 57.

812 Donatan ile gemi adamları arasında genel olarak hizmet sözleşmesi ilişkisi mevcuttur ve donatan aynı zamanda TBK m. 66 (BK m. 55) anlamında adam çalıştıran konumundadır. TTK m. 1062'de yer alan donatanın sorumluluğu hükmü, TBK m. 66'daki adam çalıştıranın kusursuz sorumluluğundan farklı olarak gözetim ve özen borcuna dayanmamaktadır.

yöneltilebilir. Alman Hukuku'nda da kabul gören bu görüş, Türk Hukuku'na da sirayet etmiştir[813].

3. 2. 2. 2. Sorumluluğun Şartları

TTK m. 1062'de donatanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler; gemi adamları, zorunlu danışman kılavuz ve isteğe bağlı kılavuz olarak sayılmıştır. Bununla birlikte, liman römorkajında kılavuzun eylemlerinden çektiren sorumlu sayıldığından, römorkör donatanının sorumluluğu bahsinde, TTK m. 1062 hükmünde sayılan ancak kılavuz dışında kalan kişilerin, yani gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluk incelenmiştir. Kılavuzun eylemlerinden dolayı sorumluluk, bir sonraki bölüm olan (II. Bölüm) çektirenin sorumluluğu bahsinde ele alınacaktır.

TTK m. 934 hükmünde gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalışan diğer kişiler olarak belirtilmiştir[814]. Liman römorkörlerinde çok fazla gemi adamı bulunmamaktadır. Genellikle römorkör kaptanına iki veya üç mürettebat eşlik etmektedir[815]. Bu sayı özellik arz eden römorkaj işlemlerinde artabilmektedir. Görev alması hâlinde römorkörde işgören güverteci, usta gemici, zabit, makinist, yağcı ve gözcü, TTK m. 1062 anlamında römorkör donatanının gemi adamı sayılacaktır. Zarar verenler TTK'da sayılan kişiler kapsamında değilse, römorkör donatanı şartlarına göre TBK'daki adam çalıştıranın (TBK m. 66) veya ifa yardımcısının sorumluluğuna (TBK m. 116) ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulabilecektir[816].

---

813 Alman Hukuku'nda 2013 Revizyonu'ndan sonra da aynı görüş kabul görmeye devam etmektedir. Donatanın gemi adamlarının fiillerinden sorumluluğunu düzenleyen HGB m. 480 hükmünün adam çalıştıranın sorumluluğuna ilişkin BGB § 831'in uygulanmasına engel teşkil etmeyeceği fikri benimsenmektedir. Bkz. Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 12; Steingröver, *MüKoHGB* § 480, Rn. 2; Ramming, *Seehandelsrecht,* 502.

814 TTK m. 1062 hükmünün uygulanmasında zarara sebep olan eylemi gerçekleştirenin gemi adamı olup olmadığının tayininde, TTK m. 934 ve Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanları Yönetmeliği hükümleri esas alınır. Ancak her hâlde gemi adamının "*geminin işletilmesi/kullanılması amacıyla kaptanın emir ve talimatı altında gemide çalıştırılan kişi*" olarak anlaşılması zorunlu olduğu ve gemi adamı kavramının TTK m. 934 hükmüne aykırı şekilde geniş yorumlanamayacağı ifade edilmektedir. Bkz. Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 151.

815 1980'li yıllarda römorkörlerde istihdam edilen mürettebat sayısı beş ilâ sekiz arasında değişiyordu. Römorkaj inşasındaki gelişmelerle birlikte 1990'lı yıllarda bu sayı beşin altına düşmüştür. Günümüzde ise ortalama üç dört kişinin (kaptan, makinist, zabit ve/veya yağcı) çalıştığı gözlemlenmektedir. Bkz. Gaston, *Tug,* 20 vd.

816 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 138; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku,* 110; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I,* 189; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I,* 79.

Römorkör donatanının sorumluluğunun doğabilmesi için gemi adamları, görevlerini ifa ederken (*in Ausübung ihrer Tätigkeit*) bir zarar vermiş olmalıdır[817]. Gemi adamının fiili ile görev arasında işlevsel bir bağlantı (*funktionelle Zugehörigkeit*) bulunmadığı durumlarda, donatana TTK m. 1062 hükmünden dolayı başvurulamaz[818]. Römorkör donatanının sorumluluğu bakımından, zarara yol açan fiilin römorkördeki görevlerin icrasıyla ilgili olduğunun tespiti yeterli olup failin şahsen belirlenmesi gerekmemektedir[819]. Römorkörün sevk ve idaresi ile tahsis edildiği amaca uygun kullanımıyla doğrudan bağlantılı olan ve donatan, kaptan veya diğer bir yetkili temsilci tarafından verilen her tür görev, TTK m. 1062/1 anlamında gemi adamının görevi kapsamında değerlendirilmelidir[820]. Buna karşın, gemi adamlarının diğer mürettebat veya yolcuyla kavga ederek yaralanmasına yol açması gibi eylemlerinin görevleriyle herhangi bir ilgilisinin bulunmadığı kabul edilmektedir[821].

TTK m. 1062/1 hükmünde açıkça belirtilmemiş olmakla birlikte, üçüncü kişilerin uğradığı zarardan sorumluluk, gemi adamının fiillerinin hukuka aykırı olmasını zorunlu kılar[822]. Fiilin hukuka aykırı olması, hukuka uygunluk sebepleri bulunmaksızın, başkalarına zarar vermeyi yasaklayan veya zararlı sonucu önlemek amacıyla belirli bir davranışta bulunulmasını emreden hukuk kurallarına uyulmamasını ifade eder[823].

TTK m. 1062 anlamındaki sorumluluğun bir diğer şartı da gemi adamlarının kusurudur. Gemi adamlarından kaptanın kusurunun tespitinde tedbirli bir kaptanın

---

817 Schlößin, *Schleppvertrag*, 48; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 177; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 1; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 143; Kender, "Donatanın Sorumluluğu", 290; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 191; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 80; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 231.

818 Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 177; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 21; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 143; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 191; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 80; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 152; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 231; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 244.

819 Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 177; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 735, Rn. 5; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 41; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 143; Kender, "Donatanın Sorumluluğu", 290; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 252; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 232.

820 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 143; Kender, "Donatanın Sorumluluğu", 290; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 192; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 152; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 244.

821 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 41; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 143; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 191-192; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 80; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 152; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 232; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 244.

822 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 143-144; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 193; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 155; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 233; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 244.

823 Eren, *Borçlar Genel*, 608.

göstermesi gereken özen (TTK m. 1088), kaptan dışında gemi adamlarının kusurunun tespitinde ise gemi adamının sahip olduğu yeterlilik ve görevinin gerektirdiği özen esas alınır[824].

TTK m. 1062/1'de yer alan zarar gören olduğuna işaret edilen "*üçüncü kişiler*" kavramının, zarara yol açan gemi adamı ve römorkör donatanı dışında kalan herkesi kapsadığı kabul edilmektedir[825]. Yedekteki geminin veya üçüncü bir geminin donatanı, gemi adamları, bu gemilerde taşınan yük ve yolcular, rıhtım işçisi bu kapsamda üçüncü kişi sayılır[826]. TTK m. 1062/1 hükmü anlamında zarar, uygun illiyet bağı bulunan ve gemi adamının sorumlu tutulabildiği tüm kayıpları kapsar[827].

Son şart olarak üçüncü kişinin uğradığı zarar ile gemi adamının görevini yaparken gerçekleştirdiği hukuka aykırı ve kusurlu eylemi arasında uygun illiyet bağı bulunmalıdır[828].

3. 2. 3. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı

Borçlar hukukuna hâkim olan şahsi (sınırsız) sorumluluk ilkesinin aksine, deniz ticareti hukukunda, bir takım sosyal ve ekonomik endişelerle, "*sınırlı sorumluluk ilkesi*" ("*Haftungsbeschränkung"*) kabul görmektedir[829]. Bu ilke uyarınca, borçlu konumundaki

---

824 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 143, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 194-195; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 81; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 154; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 232; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 245.

825 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 43; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 144; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 194; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 155; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 233; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 245.

826 Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 176; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 144; Kender, "Donatanın Sorumluluğu", 291; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 81; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 194.

827 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 56; Kender, "Donatanın Sorumluluğu", 290-291; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 194; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 154.

828 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 56; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 144; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 195; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 81; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 154; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 233; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 245.

829 Deniz ticaretinde sınırlı sorumluluğa dair düzenlemelere yer verilmesinin sebebi, denizcilik hayatının ihtiva ettiği yüksek tehlike ve zarar ihtimalidir. Bu kurallar sayesinde, riskler öngörülebilir ve hesaplanabilir hâle gelmekte, böylece sigorta maliyetleri düşmekte, bu da taşıma fiyatlarına yansımaktadır. Dolayısıyla ilk bakışta tamamen donatanın lehine bir uygulama algısı oluşturmasına karşın, sorumluluğu sınırlandırma hakkı dolaylı yoldan tüm paydaşların menfaatini ilgilendirmektedir. Detaylı bilgi için bkz. Mertol Can, "Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi", *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII*, (Ankara: BTHAE, 2000), 198; Nil Kula Değirmenci, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2015), 1 vd. Günümüzde sorumluluğu sınırlandırma hakkının mevcudiyeti hâlen büyük oranda destek görmekle birlikte, son dönemlere bu hakkın meşruiyeti ciddi şekilde sorgulanmaya başlamıştır. Sorumluluğu

donatan, alacaklı konumundaki zarar görenlere karşı malvarlığının tamamı ile değil mevzuatta belirlenen sınırlar çerçevesinde sorumlu olmaktadır. Sorumluluğun sınırlanması, sorumlu olunan zararı tazmin yükümlülüğünün belirli bir miktarla sınırlı olması anlamına gelmektedir. Sınırlı sorumluluk uygulaması, uluslararası alanda yeknesaklığı sağlamak adına muhtelif milletlerarası sözleşmeler eliyle icra edilmektedir.

Çekici sıfatını haiz kişiler Türkiye'nin taraf olduğu ve sorumluluğun sınırlandırılmasına imkân veren anlaşmalar doğrultusunda sorumluklarını sınırlandırabilirler[830]. Matbu sözleşmelere çekicinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkının saklı olduğuna dair açık bir kayıt[831] konulsa da böyle bir hüküm bulunmasa dahi

---

sınırlandırma hakkının varlığına muhalif olanların başlıca gerekçeleri şu şekildedir: XVII. ve XVIII. yüzyıllarda, denizcilik genel olarak bir donatanın sahip olduğu tek gemiyle yürütülmekteydi. Bu yıllarda, geminin ve/veya gemide taşınan yüklerin zayi olması donatanın iflasına yol açıyordu. Bu anlamda sınırlı sorumluluk kurumu makul görünebilirdi. Fakat modern (sınırlı sorumlu) şirketlerin ve sigortacılığın gelişimi göz önünde bulundurulduğunda, hâlen gerekli olup olmadığı ve günümüz denizciliğinde halen yerinin bulunup bulunmayacağı soru işaretidir. Şöyle ki denizcilik şirketlerinin sahibi olan girişimcilerin sorumlulukları, şirkete getirmeyi taahhüt ettikleri sermaye ile sınırlı iken, bir de deniz hukuku alanında bir sınırlı sorumluluk getirilmesi onlara çifte koruma sağlamaktadır. Öte yandan, sorumluluğun sınırlandırılması, tarihsel olarak modern deniz sigortalarından önceye dayanmaktadır. Modern sigortanın yokluğunda, deniz hukukunun bu kurumunun sunduğu sigorta işlevi büyük bir sosyal fayda sağlamıştır, çünkü, sınırlı sorumluluğun varlığı, gemi sahiplerinin zihninde hasar ve sorumluluk korkusunu azaltmış, böylelikle nakliye ve denizcilik yatırımlarını teşvik etmiştir. Buradan hareketle sigortanın yokluğunda bu kurumun varlığı gerekli görülebilirdi. Günümüzde deniz sigortası piyasası oldukça gelişmiş olup neredeyse her türlü deniz zarar veya yükümlülüğünü karşılayacak kadar büyük kapasiteye sahiptir. Hâl böyle iken, sınırlı sorumluluğun bir anlamda sigorta işlevi görmesine gerek yoktur. Detaylı bilgi için bkz. Muhammad Masum Billah, *Effects of Insurance on Maritime Liability Law A Legal and Economic Analysis*, (Switzerland: Springer, 2014), 46 vd.; Federico Franchina, "Limitation of Shipowner's Liability Today: Current Reasons and Future Perspectives", içinde *Current Problems in International Maritime Law Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A. N. YIANNOPOULOS*, ed. Pınar Akan, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2017), 185-202; Norman A. Martínez Gutiérrez, "Limitation of Liability for Maritime Claims and its Place in Today's Shipping World", içinde *Current Problems in International Maritime Law Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A. N. YIANNOPOULOS*, ed. Pınar Akan, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2017), 265-284; Januário da Costa Gomes, "Introduction to Limitation of Liability: Is it Justified and What Interests Does it Serve?", içinde *Current Problems in International Maritime Law Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A. N. YIANNOPOULOS*, ed. Pınar Akan, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2017), 249-264; Metin Uğur Aytekin, "Donatanın Sınırlı Sorumluluk Rejiminin Bugünü ve Geleceği", içinde *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2021), 617-642.

830 Detaylı inceleme için aşağıda bkz. 3.3.4.1 (Milletlerarası Sözleşmeler).

831 Birleşik Krallık RGŞ m. 6: İşbu koşullarda yer alan hiçbir hüküm, çekicinin, çektirene karşı sahip olabileceği herhangi bir yasal hakkı hiçbir şekilde sınırlamaz, olumsuz etkilemez veya ortadan kaldırmaz. Bu haklar, ancak bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, çekicinin veya onun çalışanlarının ya da temsilcilerinin, herhangi bir römorkör veya diğer bir yardımcı araç tarafından gemilere veya gemide bulunan herhangi bir şeye sağlanan olağanüstü hizmetler için kurtarma ücreti (*salvage remuneration*) veya özel tazminat talep etme hakkını da kapsar. Ayrıca, işbu koşullarda yer alan hiçbir hüküm, çekicinin sorumluluğunu sınırlama hakkını hiçbir şekilde sınırlamaz, olumsuz etkilemez veya ortadan kaldırmaz.
İskandinav RGŞ'de (m. 2/3) ise doğrudan belirli bir miktar ile sınırlamaya gidilmiştir: Çekicinin sorumluluğu her hâlde 100.000 SEK'i geçmeyecektir.

şartları dahilinde hak kullanılabilir niteliktedir. Her biri ayrı bir monografi teşkil edebilecek nitelikteki tüm anlaşmaları incelenme olanağı bulunmadığından, çalışmanın bu kısmında yalnızca deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hususunda temel anlaşma olan 1976 Londra MS genel hatlarıyla ortaya konulacaktır.

Sorumluluklarını sınırlandırmaya hakkı olan kişiler 1976 Londra MS m. 1'de sayılmıştır. Maddede "*gemi maliki*"nin sorumluluğunu sınırlandırabileceği ifade edilmiş ve ayrıca "*gemi maliki*"nin deniz gemisinin malikinden başka çarterer, donatan ve işletenini de kapsadığı ifade edilmiştir. Liman römorkajında zaten çekici karşımıza donatan olarak çıkmaktadır. Ancak 1976 Londra MS m. 1 hükmü karşısında, açık deniz römorkajında karşılaşılabildiği üzere, bir römorkörü tahsis etmiş olan çarterer dahi sorumluluğunu sınırlandırabilecektir.

Sorumluluğu sınırlandırma hakkı yalnızca römorkörün ticari operasyonunu yöneten kişilere değil bunların adamlarına da tanınmıştır. 1976 Londra MS m. 1/4 uyarınca; çarterer, donatan veya işletenin fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu oldukları diğer kişiler de sorumluluklarını sınırlandırma hakkını haizdir.

Sınırlandırmaya tabi olan alacaklar 1976 Londra MS m. 2'de belirtilmiştir. Anlaşma kapsamında sınırlamaya tabi tutulan işbu alacaklar sınırlı sayı ilkesine göre tespit edilmiş olup bunlar dışındaki alacaklar için anlaşma hükümleri uyarınca sınırlı sorumluluk iddiasında bulunulamayacaktır. Bununla birlikte, 1976 Londra MS'de bazı alacakların, millî hukukta yapılacak bir düzenlemeyle uygulama alanı dışında bırakılmasına olanak tanınması üzerine, TTK m. 1331 hükmü kalem alınmış ve 1976 Londra MS m. 2/1'in (d) ve (e) bendinde sayılan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlanamayacağı belirtilmiştir.

1976 Londra MS m. 2/1'in (a) bendinde yer alan "*geminin işletilmesi*" ("*operation of the ship*") ibaresi römorkaj faaliyetlerini de kapsamına alacak şekilde bir yorumu gerektirmektedir[832]. Fakat genişletici yorum, römorkajı ifa etmekten imtina ederek başka bir gemiye hizmet vermek üzere yola çıkan bir römorkörün donatanının eylemini kapsamaz[833].

Diğer genel şartlar için bkz. Doğu Kanada RGŞ m. 6; Almanya RGŞ m. 6/8; Ayrıca bkz. Hollanda RGŞ m. 7.

832 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 553.

833 Kula Değirmenci, *Sorumluluğu Sınırlandırma*, 77-78.

Römorkör donatanının sorumluluğunu sınırlanma hakkı bakımından tazminat talebinin haksız fiil veya sözleşmeye aykırılığa dayandırılması arasında fark yoktur[834]. Zira 1976 Londra MS'nin 2. maddesinde "*sorumluluğun sınırlanabileceği alacaklar*" sorumluluk sebebinden bağımsız olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla zarar gören ister TTK m. 1062 ister TBK m. 66 veya TBK m. 116 uyarınca tazminat talep etsin römorkör donatanı sorumluluğunu sınırlandırabilir.

Römorkör donatanına karşı yöneltilecek taleplerin 1976 Londra MS m. 3 kapsamında istisna tutulan alacak kalemleri arasında yer almaması gerekir. Söz konusu alacaklar sınırlamadan hariç bırakıldığından, başka bir düzenleme çerçevesinde de sorumluluğun sınırlandırılması mümkün olamıyorsa, römorkör donatanı ilgili zararın tamamını tazmin etmek zorunda kalacaktır.

Netice olarak römorkörlerin 1976 Londra MS'nin uygulama alanı kapsamında kaldığı ve donatanın da sözleşmede sınırlı sorumluluk imkanından yararlanabilecek kişiler arasında sayıldığından, römorkör donatanının anlaşmada öngörülen alacaklar bakımından sorumluluğu sınırlandırmasında bir engel bulunmamaktadır[835].

1976 Londra MS ile tonaja dayalı hesaplama metodu kullanılarak gemi başına mali sorumluluk limiti getirilmiştir. Kabul edilen hesap birimi de "*Özel Çekme Hakkı*" olmuştur. Buna göre 1976 Londra MS m. 6 kapsamındaki sınırlama römorkörün tonajına göre yapılacaktır[836]. Römorkörlerin hacminin genellikle 300 tonilâtodan küçük olduğu göz önünde tutulduğunda, çekicinin sorumlu tutulduğu vakıaların çoğunda, çekicinin toplam sorumluluğu TTK m. 1332 uyarınca 83.500 ÖÇH ile sınırlı olacaktır[837].

Römorkörün tonajının düşük olması sebebiyle, üçüncü kişilerin zararının giderilmesine yönelik olarak yedekteki gemi tonajının da sorumluluğa eklenip eklenmeyeceği özellikle Anglo-Amerikan Hukuku'nda tartışılan bir mesele olmuştur. Nitekim çekici ile çektiren arasındaki sözleşme yoluyla tesis edilen ilişkiden ve römorkör

---

834 Davies, *Shipping Law*, 625; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 83-84; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 552; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 396 vd; Kerim Atamer, "Vessel Owners and Operators", içinde *Transport Law in Turkey*, (Netherlands: Kluwer Law International, 2013), 110; Kula Değirmenci, *Sorumluluğu Sınırlandırma*, 75; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 165.

835 Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 396 vd; Davies, *Shipping Law*, 625; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 82 vd.; Günay, "Towage", 181.

836 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 553.

837 Cüneyt Süzel, *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2021), 181.

ile yedek arasındaki fiili bağlantıdan yola çıkılarak konvoyu tek bir sorumluluk birimi olarak gören hakimiyet doktrini de bir dönem uygulamada kendine yer etmiştir[838]. Oysa meydana gelen zararlardan dolayı kimin sorumlu olduğu ile bu zararın ne ölçüde tazmin edilmesi gerektiği birbirinden farklı iki meseledir[839]. İlerleyen süreçte, römorkaj sözleşmesine dayanılarak konvoya katılanların tek gemi olarak varsayılması ve donatanların üçüncü şahıslara karşı sorumluluk sınırının buna göre belirlenmesinin doğru bir çözüm yolu olmadığı anlaşılmıştır. Mahkemeler bu konuya açıklığa kavuşturmuş ve her bir gemi bakımından ayrı ayrı hesaplamak suretiyle donatanların sorumluluğunu kendi gemilerinin tonajı ile sınırlı tutmuştur[840]. Doktrin de bu eksende bir araya gelerek mahkemenin metodunu benimsemiştir[841].

Çekiciye yöneltilen talep römorkörün çalışmasıyla bağlantılı olarak meydana gelen zararla ilgili olduğundan, yedeğin tonajı önemsizdir; çünkü talebe yol açan çekiciye izafe edilen kusurdur[842]. Konvoyun bir parçasını oluşturduğu için yedeğin de römorkajın içinde olması bu durumu değiştirmemektedir. Dolayısıyla üçüncü kişilere karşı sorumlulukta, yedekteki geminin tonajının da römorkörün tonajına eklenmek suretiyle hesaplanabilmesi olanaklı değildir[843]. Römorkaj konvoyundaki kusuru bulunan her bir geminin donatanı (yani römorkör ve yedek/yedekler), kendi gemisinin tonajına göre sorumluluğunu sınırlama hakkına sahiptir[844]. Dolayısıyla zarara yol açan eylem yalnızca çekicinin gemi adamlarının kusurundan kaynaklanmışsa, çekici, zarar gören üçüncü kişiye karşı, yedeğin tonajı dahil edilmeksizin yalnızca römorkörün tonajı esas alınarak hesaplanacak miktarla sınırlı olarak sorumlu olacaktır.

Römorkörün donatanı olan çekici, römorkaj sözleşmesinin ifası esnasında meydana gelen zararlardan dolayı çektirenin tazminat taleplerine karşı sorumluluğunu

838 Detaylı inceleme için aşağıda bkz. 5.3.4.2.1 (Hakimiyet Doktrini).

839 Nicholas Gaskell, "The Amount of Limitation", içinde *Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, (London: Sweet & Maxwell, 1986), 61-62.

840 *The Bramley Moore* (1964) P 200, Lloyd's Rep 429 (CA).

841 Kovatz, *Law of Towage*, 168 vd.; Gaskell, "The Amount of Limitation", 62; White, *Maritime Law*, 531; Hare, *Shipping Law*, 473; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 552.

842 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 551-552.

843 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 192; Gaskell, "The Amount of Limitation", 62; White, *Maritime Law*, 531; Hare, *Shipping Law*, 473; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 552.

844 Kovatz, *Law of Towage*, 168 vd.; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 192; Gaskell, "The Amount of Limitation", 62; White, *Maritime Law*, 531; Hare, *Shipping Law*, 473; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 552.

sınırlandırabilir[845]. Aynı şekilde çektiren de çekiciye karşı sınırlı sorumluluğu ileri sürebilir[846].

1976 Londra MS'ye göre sorumluluk fon tesis edilmek suretiyle yahut def'i yoluyla öne sürülerek sınırlandırılabilmektedir. Sözleşmenin 4. maddesi uyarınca, çekici, "*şahsi fiil veya ihmalinden ileri gelen zarara kasten yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermişse*"[847], sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanamaz. Türk limanlarında römorkör donatanı tüzel kişiliği haiz bir şirket veya kamu iktisadi teşebbüsü olarak karşımıza çıktığından, sorumluluğu sınırlandırma hakkını ortadan kalkması bakımından; eylem ve işleriyle şirketi borç altına sokan organların kusuru ve organı oluşturan kişilerin kusurları ile bu organ ve kişileri genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişilerin kusuru dikkate alınır (TTK m. 1343). Ayrıca bu türden bir kusur neticesinde ortaya çıkan zararlar gerek tekne gerekse sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakıldığından, çekici zararları kendisi tazmin etmek zorunda kalacaktır[848].

3. 2. 4. Sorumsuzluk Anlaşması

3. 2. 4. 1. Genel Olarak

Uygulamada kullanılan römorkaj sözleşmelerinin ihtiva ettiği hükümler içerisinde en dikkat çekeni kuşkusuz sorumluluk rejimini ortaya koyanlarıdır. İster liman ister açık deniz römorkajı olsun taraflar arasındaki sorumluluk rejimini yansıtmayan bir sözleşme neredeyse yoktur. Liman römorkajı sözleşmeleri genel olarak çekici lehine tek taraflı koruma (*one sided protectionist*) sağlamayı hedef tutan bir anlayışla tasarlanmıştır[849]. Açık deniz römorkajı sözleşmelerinde ise sorumluluk rejimi daha dengelidir[850].

Sorumsuzluk anlaşmaları, sözleşmenin ihlâlinden doğan zararın gerçekleşmesinden önce sözleşmenin tarafları arasında yapılan ve ilerde alacaklı lehine

---

845 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 556.

846 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 556-557. Aynı yönde bkz. *Smit International v Josef Mobius* (2001) CLC 1545.

847 Detaylı inceleme için bkz. Duygu Damar, *Willful Misconduct in International Transport Law*, (Heidelberg: Springer, 2011).

848 Detaylı inceleme için bkz. Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, 200 vd.; Acar, *Kulüp Sigortası*, 210 vd.; Çelik Partal, *Tekne Sigortaları*, 78 vd; Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası*, 218 vd.

849 Birleşik Krallık RGŞ m. 3-4; Doğu Kanada RGŞ m. 3-4; Almanya RGŞ m. 5-6; İskandinav RGŞ m. 2-3; Hollanda RGŞ m. 6-7; Fransız RGŞ m. 4; Japon RGŞ m. 2-3.

850 TOWCON 2021 (II. Kısım, 22 Kloz), TOWHIRE 2021 (II. Kısım, 22. Kloz), TOWCON 2008 (II. Kısım, 25. Kloz), TOWHIRE 2008 (II. Kısım, 23. Kloz), NIPPONTOW (II. Kısım, 15. Kloz).

ortaya çıkma ihtimali bulunan tazminat talebinin doğmasına tamamen veya kısmen engel olan anlaşmalardır[851]. Sorumsuzluk anlaşmaları ile borçlunun borcunu yerine getirmemesi ya da gereği gibi yerine getirmemesi halinde alacaklının esas borç ilişkisine dayanarak ileri sürebileceği talepleri sınırlamaktır[852]. Sorumsuzluk anlaşmaları günümüzde büyük oranda münferit bir sözleşme yerine mevcut sözleşmelere ilave edilen hükümler eliyle tesis edilmektedir.

Kusur türüne bağlı olarak sorumluluğun kaldırılmasını konu alan anlaşmalar, "*dar anlamda sorumsuzluk anlaşması*" şeklinde ifade edilmektedir[853]. Fakat uygulamada yalnızca kusur türüne bağlı sınırlama yapılmadığı, sorumluluğu kaldırmaya ilişkin hükümlerin farklı görünüm biçimlerinin bulunduğu tecrübe edilmektedir. Borçlunun belirli bir miktardan fazla tazminat ödemeyeceği, ortaya çıkan zarardan sorumlu tutulmayacağı, ifa yardımcılarının eylemlerinden doğan zararın karşılanmayacağı türünden kayıtları, günümüz ticari ilişkilerinde sıklıkla görmek mümkündür[854]. İşte borçlunun sorumluluğunun kanunda benimsenen hukuki rejime kıyasla hafifletildiği anlaşmalar, "*geniş anlamda sorumsuzluk anlaşması*" olarak anılmaktadır[855]. Bu tür anlaşmaların da kanundaki genel sınırlamalara (TBK m. 115-116) tabi olması gerektiği kabul edilmektedir[856].

Daha önce de ifade edildiği üzere, Türk liman römorkajı uygulamasında kullanılan sözleşmelerde Birleşik Krallık RGŞ'ye atıf yapılmakta ve/veya bu şartlarda yer alan sorumsuzluk klozları kullanılmaktadır[857]. Sorumluluğa ilişkin uyuşmazlıklarda da çekiciler bu kayıtlara dayanarak sorumluluktan kurtulmaya çalışmaktadır. Açık deniz

---

851 Galip Sermet Akman, *Sorumsuzluk Anlaşması*, (İstanbul: Sulhi Garan Matbaası, 1976), 6-7; Ali Erten, *Türk Sorumluluk Hukukunda Sorumsuzluk Şartları*, (Ankara: Olgaç Matbaası, 1977), 33 vd. Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel*, 409-410; Eren, *Borçlar Genel*, 1108; O. Gökhan Antalya, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. III, (İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017), 314; Nil Karabağ Bulut, "Sorumsuzluk Anlaşmaları ve Sonuçları", *Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan*, C. I, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2009), 828-830; Nilgün Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011), 1; Kula Değirmenci, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 22 vd.

852 Akman, *Sorumsuzluk Anlaşması*, 6-7; Karabağ Bulut, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 828-829; Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 17.

853 Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 9-10.

854 Eren, *Borçlar Genel*, 1108-1109; Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 10-13, 31.

855 Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 10-14.

856 Eren, *Borçlar Genel*, 1110 vd.; Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 45.

857 Tarifelerde yer alan hükümler için bkz. KEGM Tarifesi, m. 1.4.3; Tekirdağ Liman Tarifesi m. 1.3.11; Marmaris Liman Hizmetleri Tarifesi m. 1.3.10. Hizmet talepleri formları için bkz. Sanmar Römorkaj ve Palamar Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi; Gisaş Tuzla Limanı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Talep ve Taahhütnamesi.

römorkajı formlarında, Birleşik Krallık RGŞ'de benimsenen "*çekicinin tüm sorumluluktan genel muafiyeti*" yerine, çekici ve çektiren arasında denge tesis etmeye çalışan bir sorumluluk rejimi oluşturulmaya çalışılmıştır. "*Knock-for-knock*" klozu olarak anılan sorumluluk rejimi geniş anlamda, her bir tarafın kendi riskine kendisi katlanması esasını benimsemektedir. Böylece akdin her iki tarafı da kendi gemisinde uğradığı zarara kendisi katlanacaktır[858]. Bu karşılıklı risk ve sorumluluk tahsisi, her bir tarafın uygun bir sigorta himayesi ile kendisini korumasına olanak sağladığı için açık denizde faaliyette bulunan şirketler nezdinde kabul görmektedir[859]. Kıta Avrupası'na yabancı olan bu rejimin Anglo-Amerikan uygulamasının da etkisiyle artık bir sektör uygulaması haline geldiği söylenebilir.

Çalışmamız liman römorkajını konu aldığından, bu kısmında Birleşik Krallık RGŞ'de yer alan sorumsuzluk kayıtlarının İngiliz ve Türk Hukuku bakımından sonuçları ele alınacaktır. Bu kısımda ayrıca, Alman RGŞ'de yer alan sorumsuzluk klozlarının içeriği ve zikredilen klozların Alman Hukuku'nda kabul görüp görmediği incelenecektir.

3. 2. 4. 2. Karşılaştırmalı Hukuk

3. 2. 4. 2. 1. İngiliz Hukuku

3. 2. 4. 2. 1. 1. Sorumsuzluk Kayıtlarının Kapsamı

Birleşik Krallık RGŞ m. 4'te yer alan sorumsuzluk kayıtları, çekicinin sorumluluğunu önemli ölçüde daraltmaktadır[860]. Çekici, römorkaj esnasında; çektirenin

---

858 Detaylı inceleme için bkz. Melda Taşkın, "A Review within the Framework of Turkish-German Law on The Validity of The 'Knock for Knock' Clause", içinde *Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı*, ed. Sezer Ilgın/Samim Ünan/Ceyda Süral Efeçınar/Nil İrem Saray Çelikkol/Ümran Akcan, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2025), 309-334.

859 White, *Maritime Law*, 521.

860 Birleşik Krallık RGŞ m. 4: Römorkaj hizmeti verilirken veya çektirenin açık ya da zımni talebi üzerine römorkaj dışında herhangi bir hizmet sağlanırken:
(a) Çekici (madde 4(c)(i)'de belirtilen durumlar haricinde) sebebi ne olursa olsun aşağıdaki zararlardan sorumlu olmayacaktır:
(i) Römorkör veya yardımcı araç (*tender)* tarafından veya bunlara verilen herhangi bir türde zarar; geminin, gemide bulunan, yüklenmekte olan ya da yüklenmesi amaçlanan herhangi bir yük veya diğer eşyanın veya başka herhangi bir nesne ya da malvarlığı değerinin gördüğü zararlar,
(ii) Römorkörün, yardımcı aracın, geminin veya gemide bulunan, yüklenmekte olan ya da yüklenmesi amaçlanan herhangi bir yük veya diğer bir cismin ya da başkaca herhangi bir nesne ya da malvarlığı değerinin zayi olmasından kaynaklanan zararlar,
(iii) Bu sözleşmenin tarafı olmayan herhangi bir kişi tarafından yöneltilen herhangi bir türdeki zıya, hasar veya zarara ilişkin (ölüm veya kişisel yaralanma dâhil) herhangi bir talep,
(b) Çektiren, (madde 4(c)'de belirtilen durumlar haricinde) çekicinin maruz kaldığı veya kendisine karşı ileri sürülen her türlü zıya, hasar veya masraf, kişisel yaralanma veya ölüm dahil her türlü talep

mürettebatı, acentesi, temsilcisi, yardımcısı veya çektiren adına ya da onun talimat ya da kontrolü ile hareket eden herhangi bir kişinin davranış ya da ihmalinden doğan herhangi bir eşyaya veya kişiye yahut çevreye verilecek herhangi bir zarar sebebiyle sorumlu tutulmamaktadır (Birleşik Krallık RGŞ m. 4.a). Ayrıca çekici, üçüncü kişilerin zararlarını karşılamak zorunda kalırsa, bunların çektiren tarafından tazmin edileceği (*indemnity)* hükme bağlanmıştır (Birleşik Krallık RGŞ m. 4.b). Taraflar arasındaki sorumsuzluk anlaşmaları, haksız fiile (*tort*) yönelik de etkiler doğuracak genişlikte ele alınmıştır[861]. Birleşik Krallık RGŞ'de çektirenin kast ve pervasızca hareketlerinden doğan zararlardan dolayı sorumluluktan kurtulmasına ise müsaade edilmemiştir (Birleşik Krallık RGŞ m. 4.c). Birleşik Krallık RGŞ m. 7/b'de gecikmeden kaynaklı olarak sorumsuzluk kaydı yer almıştır[862].

---

nedeniyle (nedeni ne olursa olsun, doğrudan veya dolaylı olarak, madde 4(a) hükümleri kapsamında olup olmadığına bakılmaksızın) çekicinin ödemek zorunda kaldığı bedelleri tazmin edecektir.
Bu, yukarıda belirtilenlerin genelliğine halel getirmeksizin, römorkör veya yardımcı aracın ya da çekiciye ait herhangi bir malvarlığı değerinin zıya veya hasara uğramasını da kapsayacaktır.
(c) İşbu sözleşmenin 4(a) ve 4(b) maddelerinin hükümleri, aşağıdaki durumlardan herhangi birinde ortaya çıkan talepler için geçerli olmayacaktır:

(i) Çektiren, zararın doğrudan çekicinin gerçekleştirdiği bir fiil veya ihmali sonucu meydana geldiğini ve bu fiil veya ihmalin, söz konusu zararı kasıtlı olarak vermek amacıyla yahut söz konusu zararın büyük olasılıkla meydana geleceğini bilerek pervasızca gerçekleştirildiğini kanıtladığı takdirde.

(ii) Römorkör veya yardımcı aracın, römorkaj hizmetine başlamış veya römorkaj dışında başka bir hizmet sağlıyor olmasına rağmen, gemiye veya gemiyi takip eden diğer herhangi bir deniz aracına yakınlık veya risk teşkil etmediği, onlardan ayrılmış olduğu ve güvenli bir mesafede bulunduğu durumlarda ortaya çıkan tüm talepler bu kapsamda değerlendirilecektir. Ancak, yukarıda belirtilenlere bakılmaksızın, işbu sözleşmenin 4(a) ve 4(b) maddelerinin hükümleri, şu durumlarda ortaya çıkan tüm talepler için tam olarak uygulanacaktır: Çektirenin, müstahdeminin veya temsilcilerinin açık ya da zımni talebi üzerine, römorkör veya yardımcı aracın, kendi çalışanları, mürettebatı ve olağan ekipmanı dışında, herhangi bir kişi veya eşya taşıdığı durumlar ve bu kişilerin veya eşyaların varlığından tamamen ya da kısmen kaynaklanan veya bunlarla bağlantılı olarak ortaya çıkan talepler; römorkör veya yardımcı aracın, tehlikeli koşullar veya durumlar altında geminin yanına gitmekte veya gemiden ayrılmakta olduğu herhangi bir zamanda ortaya çıkan talepler.
(d) Burada yer alan herhangi bir hükme bakılmaksızın, çekici, herhangi bir şekilde meydana gelen, doğrudan veya dolaylı olarak oluşan ve aşağıdakilerden kaynaklanan, bunlara katkıda bulunan veya bunlardan doğan herhangi bir zıya, hasar veya masraf için hiçbir koşulda sorumlu veya yükümlü olmayacaktır: Geminin, gemide bulunan, yüklenmekte olan veya yüklenmesi amaçlanan yükün, herhangi bir başka eşya veya malvarlığı değerinin ya da herhangi bir kişinin gecikmesi veya alıkonulması ya da bunların herhangi bir sonucundan kaynaklanan zararlar. Bu durum, söz konusu gecikme veya alıkonmanın römorkaj sırasında, çektirenin açık veya zımni talebi üzerine römorkaj dışında herhangi bir hizmet sağlanırken ya da bu sözleşmenin yapılmasından önce, sırasında veya sonrasında meydana gelmiş olup olmamasına bakılmaksızın geçerlidir.

861 Sweeney, "Collisions", 582.

862 Birleşik Krallık RGŞ m. 7/(b): Römorkör veya yardımcı aracın ya da bunların operasyonlarının herhangi bir şekilde gecikmesinden, nedeni ne olursa olsun, çekici hiçbir durumda sorumlu olmayacaktır.

Birleşik Krallık RGŞ m. 3'te, römorkaj sırasında, römorkörde çalışanların çektirenin adamı (*servant*) sayılacağı ortaya konulmuştur[863]. Bununla birlikte, römorkörde çalışanların pervasızca hareketlerini (*willful misconduct*) kapsayan açık bir istisna getirilmiştir[864].

Birleşik Krallık RGŞ m. 8'de yer alan Himalaya klozu ile çekicinin adamlarının da şartlarda geçen savunma imkanlarından yararlanacağı ifade edilmiş ve böylelikle muafiyetler onlar adına genişletilerek kendilerine doğrudan dava açılmasına engel olunması amaçlanmıştır[865]. Bu klozda ayrıca, üçüncü kişilere ait römorkör kullanılması durumunda, o römorkörün donatanı ve çalışanlarına da dava açılamayacağı ifade edilmiştir.

3. 2. 4. 2. 1. 2. Sorumsuzluk Kayıtlarının Geçerliliği

İngiliz Hukuku'nda prensip olarak Birleşik Krallık RGŞ'ye ve sorumsuzluk kayıtlarına geçerlilik tanınmakta, bu hükümlerin geçerliliğine ilişkin sınırlar genel sözleşmeler hukuku ilkeleri çerçevesinde çizilmektedir[866]. Ancak sözleşmeler hukuku prensiplerinin uygulanması ve etkisinin neler olacağı hususunda çeşitli fikirler öne sürülmüştür[867].

Sözleşmelerle ilgili prensiplerden ilk öne çıkan ve birçok kararın altında imzası olan "*contra proferentem"* yorum kuralıdır[868]. Bu kurala göre, römorkaj sözleşmesinin muhtevasında tereddüt yaşanan hallerde bu durumun sözleşmeyi düzenleyen (çekici) aleyhine çözümleneceğini kabul edilmektedir. Hal böyle olunca, İngiliz mahkemelerinin

---

863 Detaylı inceleme için aşağıda bkz. 3.3.3.1 (Anglo-Amerikan Hukuku).

864 2024 Revizyonuyla getirilen bu istisnayla, çekicinin adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğun herhangi bir sınır olmaksızın çektirene devredilmesinin makul olmadığı yönündeki eleştiri ve tereddütlere karşı, klozun etkinliğinin sağlanması umulmaktadır. Bkz. Explanatory Notes, *2024 Revision of UK Standard Conditions for Towage and Other Services*, 2.

865 Birleşik Krallık RGŞ m. 8: (a) Çektiren, çekicinin veya 5. maddede belirtilen çekicinin herhangi bir çalışanına veya temsilcisine karşı hiçbir şekilde dava açmamayı veya dava açılmasına sebep olmamayı taahhüt eder.
(b) İşbu şartlarda veya yürürlükteki herhangi bir yasa, kural veya düzenleme çekici yararına tanınan veya sağlanan tüm istisnalar, muafiyetler, savunmalar, dokunulmazlıklar, sorumluluk sınırlamaları, tazminatlar, ayrıcalıklar ve koşullar ile işbu şartların 9. maddesinde yer alan hükümleri, çekicinin çalışanları, temsilcileri, yüklenicileri ve alt yüklenicileri (her seviyede) ile bunların personeli için de geçerli olacak ve onların yararına uygulanacaktır. Bu durum, işbu şartların 3. maddesi uyarınca söz konusu kişilerin çektirenin çalışanı olarak kabul edilip edilmediğine bakılmaksızın ve kendi ihmalleri veya hataları olup olmadığına bakılmaksızın geçerlidir.

866 Kovatz, *Law of Towage*, 9; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 8-11; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 71 vd.

867 Detaylı inceleme için bkz. Rainey, *Law of Tug and Tow*, 70-79.

868 Kovatz, *Law of Towage*, 9; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 58, 78-82.

kararları doğrultusunda Birleşik Krallık RGŞ'deki belirsizlikler dönemler içerisinde giderilmeye çalışılmış, muhtelif revizyonlar yapılmıştır[869].

Sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin başka bir kısıt ise, akdin esaslı şekilde ihlâli (*fundamental breach of contract*) sebebiyle ortaya çıkan zararlarla ilgili olarak sorumluluğun sınırlandırılamamasıdır[870]. Bunların dışında, çekicinin sözleşmeyi haklı bir sebep olmaksızın ifa etmekten kaçındığı veya sona erdirdiği durumlarda sorumsuzluk kayıtlarına dayanamayacağı kabul edilmektedir[871]. Diğer taraftan, sözleşme ilişkisinin nispiliği ilkesi (*rule of privity of contract*) gereğince, römorkaj sözleşmesinde sorumsuzluğa ilişkin hükümler yalnızca tarafları bağlar, üçüncü kişilere karşı bu hükümler ileri sürülemez[872].

---

869 Özellikle denize elverişsizlik ile ölüm ve kişisel yaralanmalardan doğan sorumluluğun önceki formlarda istisna olarak tutulması ve çekicinin sorumluluğunun devam etmesinde mahkeme kararlarının etkili olduğu söylenebilir. 2024 Revizyonu öncesindeki süreç için bkz. Rainey, *Law of Tug and Tow*, 32 vd.
2024 Revizyonundan sonra 1986 RGŞ'nin 4/c bendinde yer alan denize elverişsizlik istisnasına açıkça yer verilmemiş ancak daha basit ve genel bir ifadeyle, çektirenin pervasızca hareketleri istisna tutulmuştur. Dolayısıyla ifadede değişiklik olmasına rağmen, denize elverişsizliğin yine şartları dahilinde istisna tutulduğu sonucuna varılmaktadır.
1986 yılında şartlar revize edilirken Birleşik Krallık'ta 1977 tarihli Haksız Sözleşme Şartları Kanunu (*Unfair Contract Terms Act*) yürürlüğe girmişti. Mezkûr kanun bir tarafın ihmal sonucu yaralanma veya ölüme neden olma sorumluluğunu sözleşme yoluyla hariç tutmasını yasaklamıştır. Buradan hareketle römorkaj sözleşmelerine bu yönde bir muafiyet kaydının konulmasının kanuna uygun olmayan unsurlar içerdiği gerekçesiyle tamamen geçersiz sayılabileceğine dair bir endişe oluşmuş ve bu riski önlemek amacıyla, 1986 RGŞ'nin 4/e hükmü kaleme alınmıştır. Ancak bu madde, 4(b)'deki genel tazmin klozunu (*indemnity clause*) ortadan kaldırmamıştır. Ayrıca 3. maddedeki genel ilke de korunduğundan, römorkaj sırasında römorkör mürettebatı çektirenin adamı olarak sayılmaya devam etmiş, onların fiil veya ihmallerinden dolaylı da çektirenin sorumlu tutulacağı ifade edilmiştir. Bu karmaşık hükümler kombinasyonu, büyük ölçüde o dönemde kanunun nasıl uygulanacağına dair sınırlı içtihat bulunmasından kaynaklanmıştır. Günümüze gelindiğinde ise 1977 tarihli Haksız Sözleşme Şartları Kanunu'nun getirdiği kısıtlamalar artık daha iyi anlaşılmış durumdadır. Kanun, ihmal sonucu yaralanma veya ölümle ilgili olarak zarar görenin (veya onların mirasçılarının) sorumlu tarafa karşı talepte bulunma hakkını sözleşmeyle ortadan kaldırılmasını yasaklamaktadır. Ancak tacirlerin kendi aralarında bu tür taleplerin nasıl karşılanacağını belirlemelerini engellememektedir. Dahası muafiyet klozunun bir kısmı kanuna aykırı olduğu için geçersiz sayılsa dahi bu durumun söz konusu klozda yer alan diğer hükümlerin geçerliliğini etkilemeyeceği açıklığa kavuşmuştur. Bu nedenle, 1986 RGŞ'de yer aldığı şekliyle bir 4/e bendinin eklenmesine neden olan endişeler ortadan kalmıştır. 2024 değişiklikleri ile ilgili detaylı açıklama için bkz. Explanatory Notes, *2024 Revision of UK Standard Conditions for Towage and Other Services*, 4-5.

870 Kovatz, *Law of Towage*, 10.

871 Kovatz, *Law of Towage*, 63-64; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 40-41.

872 Sweeney, "Collisions", 582; Bishop, "Tug and Tow", 520; Kovatz, *Law of Towage*, 9; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 38; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 533; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 275.

3. 2. 4. 2. 2. Alman Hukuku

3. 2. 4. 2. 2. 1. Sorumsuzluk Kayıtlarının Kapsamı

Almanya RGŞ m. 5'te çektirenin (müşterinin), Almanya RGŞ m. 6'da ise çekicinin (römorkaj şirketinin) sorumluluğu düzenlenmiştir[873]. Alman RGŞ m. 7 klasik bir tazmin (*indemnity*) klozudur. Dolayısıyla sorumluluk rejimi bakımından anılan üç madde önem taşımaktadır.

Çektiren; çekicinin, onun yardımcılarının yahut alt yüklenicilerinin veya römorkör kaptanı ya da mürettebatının ihmali veya kastından kaynaklanmadıkça, römorkaj süresi boyunca (*während der Assistenz*), römorkörün faaliyetleri nedeniyle römorkörde meydana gelen her türlü zarardan sorumlu olacaktır (Almanya RGŞ m. 5/1). Aynı şekilde, çektiren; çekicinin, yardımcılarının veya alt yüklenicilerin yahut römorkör kaptanının ya da mürettebatının ağır ihmali veya kasıtlı eylemleri dışında, römorkaj sırasında yedeğin kaptanı veya kılavuzu tarafından verilen bir emir veya talimata uyulması sonucunda römorkörde meydana gelen her türlü zarardan sorumlu olacaktır (Almanya RGŞ m. 5/2).

Çektiren; römorkaj sırasında, römorkörün, yedeğin kaptanı veya kılavuzu tarafından verilen emir ve talimatlar doğrultusunda gerçekleştirdiği manevralar nedeniyle üçüncü kişilerin uğradığı zararlardan sorumlu olacaktır. Ancak bu zarar; çekicinin, onun çalışanlarının, alt yüklenicilerin, römorkör kaptanı veya mürettebatının ağır ihmali, kastı veya asli yükümlülüklerin (*Kardinalpflicht*) yerine getirilmemesi nedeniyle meydana gelmişse, çektiren bu zararlardan sorumlu olmayacaktır (Almanya RGŞ m. 5/3).

Almanya RGŞ m. 5/4'te ispat yüküne ilişkin bir hüküm konulmuştur. Yukarıda sayılan (Almanya RGŞ'nin beşinci maddesinin birinci ilâ üçüncü fıkrasındaki hükümlerle) ilgili olarak çekicinin, çalışanlarının, alt yüklenicilerinin veya römorkörün kaptanı ya da mürettebatının ihmali, ağır ihmali veya kastı ile bunlardan herhangi biri tarafından asli yükümlülüklerin (*Kardinalpflicht*) yerine getirilmediğini ispat yükü çektirene aittir.

---

873 Çekicinin sorumluluğuna ilişkin Alman RGŞ'nin altıncı maddesinin dördüncü, beşinci ve yedinci fıkraları, navlun sözleşmesi mahiyetindeki römorkaj faaliyetlerine ilişkin sorumluluk rejimini düzenlemektedir.

Almanya RGŞ m. 5/5 uyarınca, römorkör, hasar nedeniyle veya çektirenin sorumlu olduğu diğer nedenlerden dolayı hizmet dışı kaldığında, çekici kullanım kaybından doğan zararını talep etme hakkına sahip olacaktır. Çekici, kullanım kaybının miktarını makul takdir yetkisine dayanarak belirleyebilir. Ancak zararı azaltma külfeti (BGB § 254) bu durumdan etkilenmez. Eğer hizmetler, üçüncü kişiye ait bir römorkör tarafından sağlanıyorsa (m. 2.3), üçüncü kişi de buradaki hükümlere dayanabilir.

Almanya RGŞ m. 5/6 uyarınca, üçüncü kişiye ait bir römorkör tarafından sağlanan hizmetler söz konusu olduğunda, bu üçüncü kişinin uğradığı zararlar, çekicinin kendi zararı olarak kabul edilir ve bu nedenle çekici, bu zararları tahsil etme hakkına sahiptir (*Drittschadensliquidation*).

Almanya RGŞ m. 5/7 uyarınca, yukarıda belirtilen hükümler, çekicinin çektirene karşı sözleşmeden veya haksız fiilden doğan diğer haklarını, taleplerini veya hak arama yollarını hiçbir şekilde etkilemez.

Almanya RGŞ m. 6'da çekicinin (römorkaj şirketinin) sorumluluğu düzenlenmiştir. İlk fıkraya göre; çekici, çektirenin uğrayacağı zıya ve hasardan, yalnızca çekicinin yardımcılarının veya alt yüklenicilerinin ya da römorkör kaptanı yahut mürettebatının ağır ihmali veya kasıtlı hareketlerinden kaynaklandığı ölçüde sorumlu olacaktır. Zıya veya hasar, çekicinin asli yükümlülüklerinden (*Kardinalpflicht*) herhangi birine uyulmamasından kaynaklanıyorsa, bu sorumsuzluk hali geçerli değildir. İkinci fıkraya göre; zararın ihmalden kaynaklanması durumunda, çekici yalnızca asli yükümlülüğün (*Kardinalpflicht*) ihlali söz konusu olduğunda sorumlu olacaktır ve bu sorumluluk, yalnızca makul olarak öngörülebilir (*voraussehbare Schäden*) nitelikteki doğrudan zıya ve hasarlarla sınırlı olacaktır; çekici dolaylı zararlardan (*entfernte Folgeschäden*) sorumlu tutulmayacaktır.

Almanya RGŞ m. 6/3 uyarınca; hizmetlerin gecikmesinden kaynaklanan zıya veya hasarlarla ilgili olarak işbu şartların m. 6.1, m. 6.2 ve m. 2.5 hükümleri uygulanacaktır. Çekicinin sorumluluğu, çektirenin ödemiş olduğu veya ödemesi gereken ücretin üç katı ile sınırlıdır ancak gecikme kasten veya ağır ihmal sonucu meydana gelmişse bu sınırlama uygulanmaz.

Almanya RGŞ m. 6/6'ya göre, işbu maddenin birinci ilâ üçüncü fıkrası arasındaki hükümleri, bedensel zarar talepleri için geçerli olmayıp bu tür durumlarda ilgili yasal hükümler uygulanacaktır.

Almanya RGŞ m. 6/9 gereğince; işbu maddenin birinci ilâ dokuzuncu fıkrası arasında öngörülen ve sorumluluktan muafiyeti ve sorumluluğu sınırlandırmayı konu alan hükümler, sözleşmeye dayalı olsun ya da olmasın, çekiciye karşı ileri sürülebilecek her türlü talep için geçerli olacaktır. Bu hükümler, çekicinin çalışanları ve alt yüklenicileri lehine de uygulanacak olup hükümler; römorkörün maliki olan üçüncü kişiyi, bu römorkörün kaptanını ve mürettebatını da kapsayacaktır.

Almanya RGŞ m. 6/8'de ise çekicinin ulusal ve uluslararası düzenlemeler çerçevesinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunduğu düzenlenmektedir[874].

Alman RGŞ m. 7 uyarınca, çekici ile çektiren arasındaki sorumluluk paylaşımı çerçevesinde çektirenin sorumlu olduğu ancak çekici tarafından karşılanan üçüncü kişilere ait tüm zıya veya hasar taleplerini, çektiren tazmin edecektir.

3. 2. 4. 2. 2. 2. Sorumsuzluk Kayıtlarının Geçerliliği

Almanya RGŞ teşekkül etmeden önce liman ve nehirlerde farklı kayıtlar içeren genel şartlar kullanılıyordu. Bu şartlar büyük ölçüde Birleşik Krallık RGŞ'den nakledilmişti. Bu şartlar ve Anglo-Amerikan Hukuku'ndaki görüşler ile kararlar da Alman yazarları etkilemiştir. Ancak konunun daha derinden incelenmesiyle birlikte farklı hukuk ailesine (Kıta Avrupası) mensup olan Alman Hukuku'nda söz konusu kayıtların daha farklı sonuçlar doğuracağı fikri iyiden iyiye yayılmıştır. Nitekim güncel Almanya RGŞ'nin bu eleştiriler doğrultusunda yeniden şekillendiğini söylemek mümkündür. Her ne kadar çekici lehine önemli korumalar getirse de önceki genel şartlara göre çektirenin durumunda iyileşme olduğu görülmektedir. İfadelerin redakte edildiği, Alman Hukuku'ndaki genel ilke ve anlayışa aykırı ifadelerin ayıklandığı görülmüştür. Mevcut genel şartlar Alman Hukuku'ndaki yerleşik prensipleri de yansıtmaktadır. Nitekim birçok

[874] Çekici, her hâlde zarara neden olan römorkör için geçerli olan donatanın sorumluluğunun sınırlandırmasına ilişkin hükümlere dayanarak sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olacaktır. Bu hak özellikle aşağıdaki düzenlemeleri kapsar: Almanya için cari olan 2 Mayıs 1996 Protokolü ile değişik 1976 Londra MS, 1988 tarihli İç Su Yollarıyla Taşımacılıkta Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Milletlerarası Anlaşma (CLNI) ve diğer ilgili ulusal düzenlemeler. Çekicinin temin ettiği römorkörün kendisine ait olmaması, tahsis edilmemesi, kiralanmaması, kendisi tarafından yönetilmemesi veya işletilmemesi durumlarında da sınırlandırma hakkı geçerlidir.

genel şartlarda görülen römorkör mürettebatının çektirenin müstahdemi sayılacağına ilişkin bir hükme artık yer verilmemektedir. Alman Hukuku'nda ilke itibariyle genel şartlara ve sorumsuzluk şartlarına geçerlilik tanınmaktadır[875]. Sözleşmeler hukukuna ilişkin kurallar ve özellikle genel işlem koşullarının getirdiği kısıtlamaların bu alanda da geçerli olduğu genel bir kabuldür[876]. Ancak bu kuralların nasıl uygulanacağı ve etkisinin neler olacağı hususunda ittifak bulunmamaktadır[877].

3. 2. 4. 3. Türk Hukuku

3. 2. 4. 3. 1. Vekalet Sözleşmesine İlişkin Sorumsuzluk Anlaşması Yapılıp Yapılamayacağının İncelenmesi

Liman römorkaj sözleşmesinin hukuken vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması itibariyle, sorumsuzluk kayıtlarının geçerliliğinin öncelikle bu bağlamda incelenmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, vekalet sözleşmesi bakımından TBK m. 115/1 (BK m. 99/2) ve TBK m. 116/2 (BK m. 100/2) kapsamında yapılan sorumsuzluk anlaşmalarının geçerliliği hususunda doktrinde tartışmanın mevcut olduğu görülmektedir.

Doktrinde bir görüşe göre[878], vekilin üstlendiği işi özenle görmesi vekalet sözleşmesinin esaslı unsurlarından biridir. Özellikle uzmanlığı gerektiren mesleki bir iş gören vekilden, titiz davranılmasını beklemekte müvekkilin haklı bir beklentisi vardır. Gerekli özeni göstermeyen vekil, vekaletini gereği gibi ifa etmiş sayılamaz. Vekaletin muhtevası ile bu sözleşmedeki güven unsuru, vekilin kendisinin ve organlarının hafif, yardımcılarının ise her çeşit kusurundan sorumlu tutulmamasını öngören şartlarla bağdaşmaz. Doktrindeki aksi görüş[879] ise, vekalet sözleşmesi bakımından, yasal

---

875 Schlößin, *Schleppvertrag*, 42-46; Macha, *Schleppvertrag*, 48; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 485, Rn. 25; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 192; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB Anhang § 481, Rn. 10.

876 Schlößin, *Schleppvertrag*, 42-46; Macha, *Schleppvertrag*, 48; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 556, Rn. 24; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 192; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB Anhang § 481, Rn. 10. Dolayısıyla sözleşmede yer alan klozların yalnızca taraflarını bağlayacağı ve zarar gören üçüncü kişilere karşı ileri sürülemeyeceği kabul edilmektedir. Bkz. Sieg, Karl, "Die Haftung auf Grund des Bugsierschlepper Vertrages nach der Französischen Rechtsprechung", *Hansa*, 32-33, (1958): 1565-1566.

877 Görüş ve yorumlar için bkz. Schlößin, *Schleppvertrag*, 42-46; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 556, Rn. 24; Puttfarken, *Seehandelsrecht*, 192; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB Anhang § 481, Rn. 10.

878 Tandoğan, *Borçlar Özel-I*, 433; Yavuz/Acar/Özen, *Borçlar Özel*, 1308-1309; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 166-167; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 18; Taştekin, "Vekilin Özen Borcu", 96-97; Veznedaroğlu, *Vekilin Borçları*, 97-98.

879 Eren, *Borçlar Özel*, 732-733; Gümüş, *Borçlar Özel*, 158-159; Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 376 vd.

sınırlamalar gözetilmek kaydıyla, sorumsuzluk anlaşması yapılabileceğini savunmaktadır.

3. 2. 4. 3. 2. Yetkili Makamların İzniyle İcra Edilen ve Uzmanlığı Gerektiren Borç İlişkilerinin Durumu

3. 2. 4. 3. 2. 1. Çekicinin Kendi Davranışlarından Doğan Sorumluluğuna İlişkin Sorumsuzluk Anlaşmaları

TBK'nın "*Sorumsuzluk anlaşması*" başlıklı 115. maddesinin ilk fıkrası uyarınca, borçlunun ağır kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür. Hükümde açıkça kasta yer verilmemekle birlikte, ağır kusura yönelik yasaklamanın kastı da kapsayacağı tartışmasızdır. Maddenin ikinci fıkrası, borçlunun alacaklı ile hizmet sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir borç sebebiyle sorumlu olmayacağına ilişkin olarak önceden yaptığı her türlü anlaşmanın kesin hükümsüz olacağını kaleme almıştır. TBK m. 115'in üçüncü ve son fıkrasına göre ise uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür[880].

Yapılan açıklamalardan hareketle, liman römorkajında çekici üstlendiği edimi kasten veya ağır ihmal ile imkânsız hale getirdiği takdirde, önceden yapılmış olan sorumsuzluk anlaşmasına dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı sonucuna ulaşılmaktadır[881]. Kastının veya ağır ihmalinin olduğu bir ihtimalde, çekicinin römorkaj sözleşmesinden doğan sorumluluğu devam eder. Sözleşmede yer alan kast veya ağır ihmalden sorumsuzluğa ilişkin kayıt geçersiz sayılır. Buna karşın sözleşmenin geri kalın

---

880 Bir izne veya ruhsata dayanarak mesleğini icra edenlerin söz konusu hükümlerden yararlanamamasının gerekçesi olarak bunların topluma karşı elde ettikleri "*özel güven durumu*" gösterilmektedir. Zira bu tür mesleklerle uğraşanlara karşı toplumda güven duyulması, bahsi geçen kimselerin sahip oldukları iznin veya ruhsatın bir sonucudur. Belirli faaliyetlerin icrası için ruhsat veya izin alınması, kamu güvenliği veya düzeni için tehlikeli durumları önleyici etken niteliği taşımaktadır. Sonuçta toplumda sürdürülen faaliyet ile ilgili kanuni hükümlere aykırı bir durumun bulunmadığına ilişkin bir güven meydana gelmektedir. Bu türden bir mesleği icra edenler, söz konusu belge ile bunlardan yararlananlara karşı, güvenilirlikleri konusunda, bu tür hüviyetleri dolayısıyla, bir çeşit üstünlük elde etmiş olmaktadırlar. Bahsi geçen kimseler, bu durumda kendileri ile sözleşme yapmak üzere gelenlere, ihtisas alanlarındaki üstünlükten yararlanarak istedikleri şartları, dolayısıyla sorumsuzluk şartlarını kabul ettirebilirler. Aynı sonuç, tekel niteliğinde icra edilen meslekler bakımından da geçerlidir. Bkz. Akman, *Sorumsuzluk Anlaşması*, 88 vd.; Erten, *Sorumsuzluk Şartları*, 232 vd.; Eren, *Borçlar Genel*, 1112; Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 166-167.

881 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 182.

hükümleri ayaktadır. Dolayısıyla burada kanundan doğan bir kısmi butlan söz konusu olur.

Çekicinin yalnızca hafif ihmalinden dolayı sorumsuzluk kaydı koyup koyamayacağı tartışılabilir. Doktrinde TBK m. 115/3'de ifadesi bulunan hizmetlerin römorkaj şirketlerini de kapsadığı ve bu itibarla da çekicinin hafif ihmalinden doğan sorumluluğunu kaldıran şartların geçersiz sayılması gerektiği ifade edilmektedir[882]. Gerçekten de idarenin liman römorkajı faaliyetleri için verdiği izin, özel hukuka bir garanti olarak yansımaktadır[883]. Dolayısıyla böyle bir izne sahip olan çekici, mesleğini icra etmesindeki teknik kapasite, kabiliyet ve diğer gerekli özellikleri garanti etmektedir[884]. Liman römorkajında çekicinin uzmanlığı gerektiren bir faaliyet sürdürdüğü, bu faaliyetin de ancak idareden alınan özel bir izinle yapılabileceği ve aynı zamanda tekel konumu göz önünde tutulduğunda, hafif ihmalden doğan sorumluluğun da bertaraf edilemeyeceği sonucuna varılmaktadır.

3. 2. 4. 3. 2. 2. Çekicinin Yardımcı Şahısların Davranışlarından Doğan Sorumluluğuna İlişkin Sorumsuzluk Anlaşmaları

Yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluğu düzenleyen TBK'nın 116. maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan "*Uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun yardımcı kişilerin fiillerinden sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşma kesin olarak hükümsüzdür*" hükmü gereği, bir önceki başlıktaki gerekçelerle, çekicinin yardımcı şahısların eylemlerinden sorumluluğunu da kaldırabilmesi olanaklı görünmemektedir.

3. 2. 4. 3. 4. Yardımcı Şahsın Lehine Yapılan Sorumsuzluk Anlaşmalarının Etkisi

Liman römorkajı sözleşmelerinde yalnızca çekicinin değil, çekicinin yardımcı şahıslarının da sorumluluğunu kaldıran hükümlere yer verilmektedir. "*Himalaya klozu*" olarak da anılan bu kayıtlar uyarınca, çekicinin çalışanları ve temsilcilerinin de şartlarda

882 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 182. Kurtarma sözleşmeleri bakımından aynı yönde bkz. Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 105. Navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan liman idareleri bakımından aynı yönde bkz. Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması,* 152-153.

883 Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 165.

884 Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 165.

geçen savunma imkanlarından yararlanacağı ifade edilmekte, böylelikle muafiyetler onlar adına genişletilerek kendilerine doğrudan dava açılmasına engel olunması amaçlanmaktadır[885].

Türk Hukuku'nda yardımcı kişinin de alacaklıya karşı sorumlu olmayacağına ilişkin bir anlaşma yapabileceğine dair görüşler mevcuttur[886]. Ancak böyle bir anlaşmanın geçerliliğini kabul eden yazarların, geçerlilik şartlarının hangi eksende değerlendirilmesi gerektiği üzerinde ise fikir birliği bulunmamaktadır. Bir görüşe göre, TBK m. l29 (BK m. 111) ile TBK m. 115 ve m. 116 (BK m. 99, m. 100) kapsamında, üçüncü kişi yararına olarak taraflar, üçüncü kişinin de sorumluluğunu alacaklıya karşı daraltacak bir sorumsuzluk anlaşması akdedebileceklerdir[887]. Başka bir görüşe göre ise, Himalaya klozu "*üçüncü kişiyi koruyucu etkili*" bir sözleşmedir[888].

Liman römorkajı bakımından konu değerlendirildiğinde, borçlu konumundaki çekicinin sorumluluğunun kaldırılamadığı, tekel şeklinde sunulan ve uzmanlığı gerektiren römorkaj işinde, yardımcı şahısların lehine, onların sorumluluğunu ortadan kaldıran kayıtların (*Himalaya klozu*) da geçerliliğinin bulunmaması gerektiği sonucuna varmaktayız. Kanunkoyucu anılan nitelikteki işler bakımından alacaklıyı koruyucu bir tercihte bulunmuş olup bunun genel ilke olarak kabul edilerek Himalaya klozunun etkisi bakımından da aynı sonuca varılması uygun olacaktır.

3. 2. 4. 3. 5. Haksız Fiil Sorumluluğu ile Sözleşmeden Doğan Sorumluluğun Yarışması Durumunda Sorumsuzluk Anlaşmasının Etkisi

Römorkaj sözleşmesinin ihlaline yol açan fiillerin bir kısmı aynı zamanda haksız fiil niteliğindedir. Öte yandan römorkaj sözleşmelerinde yer alan sorumsuzluk kayıtları, haksız fiilden sorumluluğu da içine alacak genişlikte düzenlenmektedir. Öncelikle belirtmek gerekir ki römorkaj sözleşmesinin tarafları arasındaki anlaşma üçüncü kişilere

885 Birleşik Krallık RGŞ m. 8.

886 Doktrindeki görüşler için bkz. Zehra Şeker Öğüz, *Gemi Yönetim Sözleşmesi*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2015), s. 160; Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 156 vd.; Yünlü, *İfa Yardımcısı*, 485-192.

887 Öğüz, *Gemi Yönetim Sözleşmesi*, s. 160; Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 156; Yünlü, *İfa Yardımcısı*, 488.

888 Sinan Misili, "İstifçinin Taşıyanın Sınırlı Sorumluluk ve Sorumluluktan Kurtulma Hükümlerine Başvurması: Himalaya Klozu", *LHD*, 14/166, (2016): 5518.

tesir edemeyeceğinden, römorkaj sözleşmesinin ifası esnasında zarar gören üçüncü kişiler, uğradıkları zararların tazminini bu anlaşmadan etkilenmeksizin tazmin edebilir[889].

Türk Hukuku'nda sözleşmesel sorumluluk ile haksız fiilden sorumluluğun yarışması durumunda, yapılan sorumsuzluk anlaşmasının etkisinin ne olacağına ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Doktrinde hâkim görüş, borçlu sözleşmeden doğan sorumluluğunu hafif ihmal hali için geçerli olarak kaldırılmışsa, bu anlaşmanın, sözleşmeden doğan sorumluluk ile yarışan haksız fiil sorumluluğu için de etkili olduğunu kabul etmektedir[890]. Liman römorkajı sözleşmesinde sorumluluğun kısmen veya tamamen kaldırılmasına ilişkin anlaşmaların geçersiz olduğu (TBK m. 115-116) kabulü karşısında, sözleşme sorumluluğu ile yarışan haksız fiil sorumluluğunu bertaraf eden anlaşmaların da etki doğurmayacağı sonucuna varmaktayız.

3. 2. 4. 3. 6. Değerlendirme

Türk Hukuku'nda liman römorkajı ancak kamu makamları tarafından "*imtiyaz usulü*" ile verilen yetkilendirilmeye dayanılarak icra edilebilen bir iştir. Römorkaj mesleğini yürüten çekicinin faaliyet lisansı, yetkili makamın izniyle verildiği için bunlar hafif ihmal hâli için bile sorumsuzluk anlaşması yapamazlar. Bu itibarla römorkaj sözleşmelerinde yer alan ve çekicinin gerek kendisi gerekse yardımcı şahısların fiillerinden doğan sorumluluğu tamamen veya kısmen kaldıran anlaşmalar kesin hükümsüzdür (TBK m. 115/3, m. 116/3). Bu kuralın uygulanması bakımından çekici veya adamlarının kusurunun derecesi önemli değildir. İster kast isterse ağır veya hafif ihmali kapsasın, anlaşma geçersizdir.

Netice olarak liman römorkajı sözleşmesi hukuken vekâlet sözleşmesi niteliğinde olması itibariyle sorumsuzluk şartlarının geçersizliği görüşü kabul edilmese dahi römorkaj faaliyetlerinin "*ancak yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülen uzmanlığı gerektiren bir hizmet*" olduğundan şüphe edilemeyeceğine göre, çekicinin gerek organlarının gerekse yardımcılarının eylemlerinden doğan sorumluluğunu bertaraf eden sorumsuzluk kayıtlarından yararlanabilmesi olanaklı görünmemektedir[891]. Nitekim

---

889 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 186.

890 Haluk Tandoğan, *Türk Mesuliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)*, (Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1961), 538; Akman, *Sorumsuzluk Anlaşması*, 117; Erten, *Sorumsuzluk Şartları*, 143-144; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 184; Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 126 vd.

891 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 182.

yüksek mahkemelerin verdikleri istikrarlı kararlarının bu yönde olduğu görülmektedir[892]. Kanımızca yardımcı şahısların lehine onların sorumluluğunu ortadan kaldıran kayıtların (*Himalaya klozu*) da geçerliliği bulunmamaktadır.

Liman römorkajı sözleşmesinde sorumluluğun kısmen veya tamamen kaldırılmasına ilişkin anlaşmaların geçersiz olduğu (TBK m. 115-116) kabulü karşısında, sözleşme sorumluluğu ile yarışan haksız fiil sorumluluğunu bertaraf eden anlaşmaların da etki doğurmayacağı sonucuna varmaktayız.

Sözleşmeye sorumsuzluk kaydı konulması durumunda, TBK m. 25 (BK m. 20/2) hükmüne dayanarak, sözleşmenin tam butlanını ileri sürmesi mümkün değildir. Hem dürüstlük kuralı hem de alacaklı tarafın korunması fikri bu çözümü gerektirmektedir[893]. Bu noktada kısmi butlan kurumu (TBK m. 27/2) gündeme gelecek ve sorumsuzluk kayıtları dışında kalan hükümlerin ayakta kalması sağlanacaktır[894].

---

892 *"...Dava, Römorkaj hizmeti veren davacının uğradığı zararın tazmini istemine ilişkindir. Davacı Römorkaj hizmeti veren davalı ise hizmeti alandır. Davacının hizmeti verdiği sırada kullandığı halat zarar görmüş ve kullanılamaz duruma gelmiştir. Sorun davalının davacının halat zararından sorumlu olup olmadığı noktasında toplanmaktadır. Mücbir sebep, kusurdan uzak, sezilemeyen, karşı konulamayan gerçek bir olay olarak tanımlanır. Bu tanıma göre mücbir sebebin unsurları şunlardır: Kusursuzluk, sezilemezlik, karşı konulamazlık ve gerçeklik. Bu unsurlardan birinin yokluğu halinde olay mücbir sebep olarak nitelendirilemez. Bunun yanında mücbir olayın isbat yükü borçluya aittir.Taraflar arasındaki iş görme sözleşmesi, TBK ve TTK'da düzenlenmemiştir. Bu nedenle öncelikle sözleşmenin hukuki niteliğinin saptanması lazımdır. Türk hukukunda TBK'nin 502/2 maddesine göre, hukuki işlem yahut hukuki işlem benzeri yapılması ile birlikte fiili işlem yapılması, yani maddi anlamda bir işin görülmesi de vekaletin konusunu teşkil edebilir. Böylece Türk hukukunda, römorkaj sözleşmesini de, kural olarak vekalet sözleşmesi kapsamında değerlendirmek gerekir. Ayrıca, davacı bu işi verilen imtiyaz uyarınca yerine getirmektedir. Tüm bu hususlar gözönüne alındığında, tarafların, diğer gemilerin boğaz geçişi yapıyor olmasını ve rüzgar istikametinin, akıntı istikametine ters olmasını bilerek römorkaj hizmetini almayı ve yapmayı üstlenmeleri karşısında gerçekleşen olayda mücbir sebebi kabul etme olanağı yoktur. Bunun yanında davacının verilen imtiyazla bu işlemi yapmasının sonucu olarak, sorumluluk ve sorumsuzluk anlaşmasıyla da hak kazanması, öncelikle davalının sorumlu olduğunu kabul etme olanağı yoktur. Tüm bu nedenlerle davalının sorumluluğunu vekalet hükümlerine göre belirlemek gerekir. O halde, mahkemece taraflar arasındaki ilişkide vekalet sözleşmesi hükümleri göz önüne alınarak sonucuna göre karar verilmesi gerekirken yazılı gerekçe ile hüküm kurulması doğru olmamış bozmayı gerektirmiştir…"* [Yarg.11.HD., 2016/8059 E., 2018/5032 K., 11.07.2018 T.].
Aynı yöndeki diğer kararlar için bkz. [Yarg.11.HD., 2016/9182 E., 2018/4868 K, 27.6.2018 T.; Yarg.11.HD., 2020/167 E., 2020/5155 K., 18.11.2020 T.; Y.11.HD, 2020/34 E., 2020/3038 K., 22.06.2020 T.; İstanbul BAM.14. HD., E. 2018/889, K. 2019/578, T. 18.4.2019].

893 Sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin sınırlamalar zaten alacaklıyı korumak ve böylece sözleşmenin sorumsuzluk anlaşması dışında kalan bölümlerini muhafaza edip ayakta kalmasını sağlamak amacıyla kabul edilmiştir. Aksine bir çözümün benimsenmesi, borçlunun yine sorumluluktan kurtulması anlamına gelecektir. Bkz. Başpınar, *Vekilin Özen Borcu*, 266.

894 Akman, *Sorumsuzluk Anlaşması*, 108-109; Erten, *Sorumsuzluk Şartları*, 151; Karabağ Bulut, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, 855; Ömer Oğuzhan Meral, "Türk Borçlar Kanunu ve Türk Medeni Kanunu Kapsamında Sorumsuzluk Anlaşmalarının Geçerliliği", *DEÜHFD*, 19/Özel Sayı (Prof. Dr. Şeref ERTAŞ'a Armağan), (2017): 1184.

3. 3. Çektirenin Sorumluluğu

3. 3. 1. Çektirenin Sorumluluğunun Dayandığı Esaslar

Liman römorkajı sözleşmesinde çekicinin karşısında çoğunlukla donatan veya işleten bulunur. Fakat bazen tahsis olunanın (çarterer), çekici ile akdi ilişkiye girdiği gözlemlenmektedir. Ayrıca römorkaj sözleşmesine konu olan yedek gemi niteliğinde olmak zorunda değildir[895]. Haliyle bu türden işlerde çektirenin donatan sıfatı bulunmaz. Çektirenin donatan olmadığı sözleşmesel sorumluluk ilişkisinde, borçlar hukukunun genel hükümleri (TBK m. 112, m. 116, m. 510/2) dikkate alınır[896].

Çektiren kendi eylemleri sebebiyle römorkaj sözleşmesinden doğan yükümlülüklerine aykırı davranmışsa, sorumluluk TBK'nın sözleşmenin ihlâlinden (m. 112; m. 510/2) hakkındaki hükümlere göre belirlenir[897]. Bilhassa gemiyi veya deniz aracını elverişli halde bulundurmama, yanlış beyanlarda bulunma, gerekli bilgi veya belgeleri çekiciye sunmama gibi durumlarda çektirenin kendi fiillerinden kaynaklı bir sorumluluğu gündeme gelebilir.

Yedekteki gemi donatanları tüzel kişiliği haiz şirket olarak karşımıza çıktığından, donatanın kendi fiillerinden sorumluluğu bahsinde şirketin organ ve temsilcilerinin eylemleri dikkate alınır. Buna karşın çektiren, römorkaj sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini büyük oranda gemi adamları ve diğer yardımcı kişilerin katılımıyla yerine getirmektedir. Gemi adamlarının ve diğer yardımcı şahısların davranışı sonucu çekici bir zarara uğrarsa, çektiren, meydana gelen zararları şartları dairesinde, ifa yardımcılarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 116 veya donatanın gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1062 çerçevesinde tazmin etmek zorunda kalır.

Çektiren kendi fiillerinden dolayı üçüncü kişilere zarar vermişse, yerine göre haksız fiil (TKB m. 49) veya çatma (TTK m. 1286 vd.) hükümlerine göre sorumlu tutulabilir[898]. Bunların dışında, Çevre Kanunu ve sair özel kanunlardan doğan sorumluluk da gündeme gelebilir.

---

895 Ancak gemi dışındaki araçların römorkajı ise bazı sınırlı vakıalar dışında, navlun veya eser sözleşmesi teşkil etmekte olup bu türden sözleşmeler inceleme konumuzun dışında kalmaktadır.

896 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 179.

897 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 171 vd.

898 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 184 vd.

Ortaya çıkan zarar, çektirenin gemi adamları ve yanında çalışan diğer kişilerin fiillerinden de kaynaklanabilir. Bu durumda çektiren, üçüncü kişilerin zararını şartları dairesinde, adam çalıştıranın eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 66 veya donatanın gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1062 yahut çatmadan doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1286 vd. çerçevesinde tazmin etmek zorunda kalır[899].

Öte yandan, uygulamada limana yanaşma veya limandan çıkış yapan gemilerin ezici çoğunluğun yük veya yolcu gemisi olduğu görülmektedir. Ayrıca en sık yaşanan uyuşmazlık konularının da gemide taşınan yük veya yolcuya gelen zararlardan sorumluluk bahsinin oluşturduğu görülmektedir. Bu durumda fiili taşıyana ilişkin (eşya taşımalarında) TTK m. 1191 ve (yolcu taşımalarında) TTK m. 1257 hükmünün de dikkate alınması gerekecektir[900].

3. 3. 2. Çektirenin Gemi Adamlarının ve Kılavuzun Fiillerinden Dolayı TTK m. 1062 Hükmü Uyarınca Sorumluluğu

Çektirenin donatan sıfatını haiz olduğu durumlarda TTK m. 1062 çerçevesinde sorumluluğu gündeme gelir. Nitekim donatan, TTK. m. 1062/1 hükmü uyarınca, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumlu tutulmuştur. TTK m. 1062/1 hükmünde açıkça belirtilmemiş olmakla birlikte, üçüncü kişilerin uğradığı zarardan sorumluluk, gemi adamının veya kılavuzun fiillerinin hukuka aykırı olmasını zorunlu kılar[901]. Gemi adamlarının ve/veya kılavuzun kusurunun bulunması, üçüncü kişilerin zarar görmesi ve zarar ile haksız eylem arasında uygun illiyet bağı aranan diğer şartlardır[902].

---

899 Çektirenin çatmadan doğan sorumluluğu, 5.3 nolu kısımda ele alınmıştır.

900 Detaylı inceleme için aşağıda bkz. 3.3.3.3.4 (Taşıyan Sıfatıyla Sorumluluğun Değerlendirilmesi).

901 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I,* 143-144; Kalpsüz, "Donatanın Mesuliyeti", 78; Kender, "Donatanın Sorumluluğu", 290; Barbaros Çağa, "Donatanın Sorumluluğu", 454; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I,* 193; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 80; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 155; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 233; Karan/Var Türk, "Donatan", 636; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku,* 244.

902 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 144; Kalpsüz, "Donatanın Mesuliyeti", 81; Kender, "Donatanın Sorumluluğu", 291; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I,* 194; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 81; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 155; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 233; Karan/Var Türk, "Donatan", 634; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku,* 245.

TTK m. 1062'de donatanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler; gemi adamları, zorunlu danışman kılavuz ve isteğe bağlı kılavuz olarak sayılmıştır. TTK m. 934 hükmünde gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalışan diğer kişiler olarak belirtilmiştir. Kanunda sayılan kişilerin haricinde, geminin tahsis edildiği gayeye uygun olarak işletilmesi kapsamında birtakım işlerin görülmesi için bağımsız yardımcı şahıslardan yararlanılmaktadır. TTK m. 1062'deki gemi adamı tanımı kapsamına girmeyen bu şahısların durumu ise tereddüt yaratmaktadır.

Türk Hukuku'nda hâkim görüş, gemi adamı tarifine uymayan fakat geminin kaptanından emir ve talimat almak suretiyle gemi ile ilgili birtakım hizmetleri ifa eden bağımsız yardımcıların, TTK m. 1062 (ETK m. 947) kapsamında değerlendirilmesi gerektiği yönündedir[903]. Kanımızca TTK m. 1062 hükmünün uygulanmasında zarara sebebiyet veren eylemi gerçekleştirenin gemi adamı olup olmadığının belirlenmesinde TTK m. 934 ve Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği[904] hükümleri esas alınır[905]. Fakat her halde gemi adamının "*geminin işletilmesi amacıyla kaptanın emir ve talimatı altında gemide çalıştırılan kişi*" olarak anlaşılması zorunlu olup gemi adamı kavramı, TTK m. 934 hükmüne aykırı şekilde geniş yorumlanmamalıdır[906]. Bu itibarla da bağımsız üçüncü kişiler ve bunların yardımcıları, TTK m. 1062 hükmünün uygulamasında gemi adamı sayılmamalıdır[907]. Zarar verenler gemi adamı ve kılavuz değilse, donatan şartlarına göre TBK'daki adam çalıştıranın (TBK m. 66) veya ifa

---

903 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 189, 144; Kalpsüz, "Donatanın Mesuliyeti", 76; Barbaros Çağa, "Donatanın Sorumluluğu", 453; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 189.

904 R.G. 10.02.2018 T., 30328 Sa..

905 Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 151.

906 Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 251.
KUBİLAY, gemiye bağlı ve gemi hizmetinde çalışan şahısların oluşturdukları organize birliğe dahil olmadıkları ve ayrıca gemiye ve/veya yüke belirli hizmetleri veren tacir sıfatını haiz kimselerden sayıldıkları gerekçesiyle, taşıma terminali işleticilerinin gemi adamları ile bir tutulamayacağını ifade etmiştir. Bkz. Huriye Kubilay, *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, (İzmir: Fakülteler Barış Kitabevi, 2001), 139-140.
SÜZEL, TTK m. 1062 ve TTK m. 1179/2 hükümleri nazara alındığında gemi adamı kavramının geniş yorumlanmasına artık gerek kalmadığını, istifçilerin TTK m. 1179/2 anlamında taşıyanın adamı sayılacağını, donatan sıfatıyla fiili taşıyan sıfatı örtüştüğünden donatanın bu kişilerin kusurundan kaynaklanan zarardan yükle ilgililere karşı TTK m. 1191/2 gereği sorumlu olacağını belirtmiştir. Bkz. Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması,* 131-132.

907 Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 251; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 230; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması,* 131-132.

yardımcısının sorumluluğuna (TBK m. 116) ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulabilecektir[908].

Donatanın dışında, gemi adamı ve kılavuzlar da genel hükümler çerçevesinde (TBK m. 49) zarar görenlere karşı sorumluluk taşır. Zarar görenler, isterlerse yalnızca donatana isterlerse donatanla birlikte kusurlu gemi adamı veya kılavuza dava açabilirler[909].

3. 3. 3. Çektirenin Römorkör Mürettebatının Fiillerinden Dolayı Sorumlu Olup Olmadığının İncelenmesi

Çektirenin römorkör mürettebatının eylemlerinden sorumlu olup olmayacağı meselesi uzun süredir doktrini ve uygulamayı meşgul eden, farklı dönemlerde farklı ilke ve çözümlere konu olan bir mesele olmuştur. Tartışmaların temelinde, römorkör ve yedek arasındaki sıkı bağlılığın getirdiği durumlar ile römorkaj sözleşmelerine konulan klozlar yatmaktadır. Römorkaj sözleşmesinin kanunlarda yer almaması, ülkelerin kendi hukuk gelenekleri ve benimsedikleri ilkelerin de ayrışmasıyla durum daha da karışık hâle gelmiştir[910]. Özellikle Anglo-Amerikan Hukuku'ndaki görüşlerin Kıta Avrupası'na uygulanırken yarattığı kargaşa, bu konunun netleşmesinin önüne geçmiştir. Günümüzde dahi bu tartışmaların nihayete erdiğini söylemek mümkün değildir. Ülkelerin hukuk sistemlerine göre değişen görüş ve kararlar ortaya çıktığından, bu başlık altında öncelikle Anglo-Amerikan Hukuku ve Alman Hukuku'ndaki uygulamalar göz önünde tutularak konuya olan yaklaşımlar aktarılacak, en son olarak da Türk Hukuku'ndaki durum ele alınacaktır.

---

908 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 138; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 110; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 189; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 79.

909 Kılavuzu istihdam eden şirket de genel hükümler dairesinde sorumlu tutulabilir, bkz. Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 256-257; Topsoy, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 234; Demir, *Deniz Ticareti Hukuku*, 246-247.

910 Norveç Hukuku kanuni düzeyde bu konuya açıklık getirdiği için bahsetmeye değerdir. Römorkaj esnasında ortaya çıkan üçüncü şahıs zararlarına yönelik Norveç DTK m. 151'de özel bir hüküm sevk etmiştir. Hüküm uyarınca donatan; hizmet sırasında gemi kaptanı, mürettebat, kılavuz kaptan, römorkör veya gemi hizmetinde görev yapan diğer kişilerin kusuru sonucunda meydana gelen zararı tazmin etmekle yükümlüdür. (*vicarious liability*). Dolayısıyla zarar görenler ister yalnızca çekiciye isterse her ikisine birden başvurabilir. Donatan, zarara neden olan kişiye ödediği miktarı rücu edebilir. Netice olarak kanunda yer alan düzenleme, bu konu özelinde Norveç Hukuku'nda bir yeknesaklık yaratmış ve tartışmaların önüne geçilmiştir. Bkz. Falkanger/Bull, *Transport Law in Norway*, 113.

3. 3. 3. 1. Anglo-Amerikan Hukuku

Birleşik Krallık RGŞ'de, römorkaj esnasında (*whilst towing*) çekicinin adamlarının çektirenin adamı (*servant*) sayılacağına ilişkin hüküm bulunmaktadır[911]. Nitekim anılan hükmü takiben birçok ülkenin limanında aynı anlama gelecek klozlara yer verilmektedir. Anglo-Amerikan Hukuku'nda ilke olarak söz konusu klozlara geçerlilik tanınmaktadır[912]. Ancak klozun etkileri bakımından sözleşmeler hukukunun genel prensipleri çerçevesinde sınırlar çizilmektedir. Klozun etkisiyle, römorkör kaptanı ve mürettebatı römorkaj esnasında çektirenin adamı sayılmakta ve böylelikle çektiren, bahsi geçen kişilerin eylemleri sebebiyle uğradığı zararı çekiciden talep edememektedir. Fakat klozun üçüncü kişilere karşı ileri sürülemeyeceği kabul edilmektedir[913]. Bununla birlikte, üçüncü kişilerin zararını gidermek durumunda kalan çekici, ödediği tazminatı çektirene rücu edebilecektir[914].

İngiliz Hukuku'nda *KOVATZ*, çektirenin römorkörün gemi adamlarının eylemleri sebebiyle meydana gelen zararları tazmin etmekle yükümlü olmasının sebebinin, gerçekte römorkörün gemi adamlarının römorkaj esnasında çektirenin adamı sayılmasından değil, aralarındaki tazmin klozundan kaynaklandığını ifade etmektedir[915]. Zira sözleşmeye göre çektiren, çekicinin adamlarının verdiği zararların giderimini üstlenmektedir. Yazara göre, çektirenin, gerçek anlamda römorkörün adamlarından dolayı sorumluluğu (*vicariously liabilty*) ancak bazı istisnai durumlarda görülebilir. Örneğin, römorkör mürettebatı

---

911 Birleşik Krallık RGŞ m. 3: Römorkaj hizmeti verilirken veya çektirenin açık ya da zımni talebi üzerine römorkaj dışında herhangi bir hizmet sağlanırken, römorkör veya yardımcı aracın (*tender*) kaptanı ve mürettebatı, çektirenin adamı (*servant*) olarak kabul edilecek ve çektirenin ve/veya onun müstahdeminin ve/veya temsilcilerinin kontrolü altında sayılacaktır. Aynı şekilde, gemide bulunan ve çekici tarafından istihdam edilen ve/veya ücretleri ödenen herhangi bir kişi de çektirenin adamı (*servant*) olarak kabul edilecektir. Çektiren, bu şekilde adamı (*servant*) olarak kabul edilen herhangi bir kişinin fiil veya ihmalinden dolayı sorumlu olacaktır. Bununla birlikte, söz konusu kişinin fiil veya ihmalini, zarara veya kayba neden olma kastıyla ya da bu zarar veya kaybın muhtemelen meydana geleceğini bilerek ve pervasızca gerçekleştirdiği kanıtlanırsa, çektiren bu fiil veya ihmal nedeniyle sorumlu tutulmayacaktır.

912 Kovatz, *Law of Towage*, 9; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 8-11; Parks/Cattel, *Law of Tug*, 70 vd.; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 71 vd. Uygulama için bkz. *The President Van Buren* (1924) 16 Asp MLC 444.

913 Kovatz, *Law of Towage*, 9; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 38; Parks/Cattel, *Law of Tug*, 70 vd. Römorkör mürettebatından birinin eylemi nedeniyle üçüncü kişi zarar görürse, bu mürettebatın eylemleri nedeniyle çekicinin mi yoksa çektirenin mi sorumlu olduğu sorusu, salt römorkaj sözleşmesi hükümlerine değil; römorkaj işlemiyle ilgili olarak hangi tarafın mürettebatın görevlerini belirlediği ve bu görevlerin nasıl ifa edileceği üzerinde fiili kontrol yetkisine sahip olduğuna bağlıdır. Bkz. Rainey, *Law of Tug and Tow*, 71 vd.

914 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 68.

915 Kovatz, *Law of Towage*, 55.

yedekteki gemi adamı noksanlığı sebebiyle römorkaj süresince yedekteki geminin veya sair deniz aracının bordasında hizmet vermişse, artık doğrudan yardımcı şahsın eylemlerinden doğan sorumluluğa (*vicariously liabilty*) dayanılarak da zararların tazmini talep edilebilir. Bu son örnekte, çekicinin müstahdeminin çektirene transfer olduğu, gerçek anlamda bir yardımcı kişinin fiilinden sorumluluk (*vicariously liabilty*) söz konusudur. Yazar ayrıca kanunlar ihtilafı kurallarınca, farklı hukukların uygulandığı durumlarda klozun farklı sonuçlar ve sorunlar doğurabileceğine işaret etmiştir[916].

İngiliz yazar *RAİNEY*[917] de klozun etkisini benzer şekilde tarif etmektedir. Yazara göre kloz, römorkaj hizmetine katılan römorkör mürettebatını hizmet süresi boyunca (*whilst towing*) çektirenin adamı sayarak onların eylemlerinden kaynaklanan tüm sorumluluğu, çektirene devretmeyi amaçlamaktadır.

3. 3. 3. 2. Alman Hukuku

3. 3. 3. 2. 1. 2013 Revizyonu Çerçevesinde Donatanın Sorumluluğuna İlişkin Değişiklikler

TTK'nın mehaz aldığı HGB a.F.'de donatanın sorumluluğu § 485 düzenlenmişti ve TTK m. 1062 ve ETK m. 947 düzenlemesi ile büyük ölçüde örtüşmekteydi[918]:

---

916 Kovatz, *Law of Towage,* 55-56.

917 Rainey, *Law of Tug and Tow,* 67.

918 Donatanın HGB a.F. § 485'de öngörülen sorumluluğu, gemi adamı veya kılavuzun sorumlu olmasına bağlı, doğrudan kanundan doğan, munzam (*adjektizischen Haftung*) nitelikte bir sorumluluk türüdür. Diğer bir anlatımla, zarara sebep olan gemi adamları ve kılavuz kaptan sorumlu oldukları taktirde donatan da aynı oranda sorumlu tutulabilecektir. Donatanın sorumluluğu, gemi adamının sorumluluğuna bağlı olduğundan, donatanın sorumlu tutulabilmesi için gemi adamının sorumlu tutulabilmesi yeterli olup ayrıca donatanın kusurunun bulunması aranmaz. Şartları oluştuğu takdirde, donatana karşı adam çalıştıranın sorumluluğuna ilişkin BGB § 831'in hükmüne de başvurabilir. Donatan zarardan sorumlu olan gemi adamları ve/veya kılavuz ile birlikte ve müteselsilen sorumludur (*Gesamtschuldner*) (BGB § 840). HGB a.F. § 485'de yer alan donatanın sorumluluğu hükmü, BGB § 831'de öngörülen adam çalıştıranın sorumluluğundan farklı olarak gözetim ve özen borcuna dayanmamaktadır. Dolayısıyla gözetim ve özen borcunun yerine getirildiği ispat edilerek HGB a.F. § 485'den doğan sorumluluktan kurtulmak mümkün olamamıştır. BGB § 831'de öngörülen mesuliyet için müstahdemin kusuru şart değildir, eylemin hukuka aykırı olması yeterlidir. Bkz. Wüstendörfer, *Seehandelsrecht,* 177-178; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 480 Rn. 12; Steingröver, *MüKoHGB* § 480, Rn. 2; Paschke/Oetker, *Handelsgesetzbuch*, HGB § 480, Rn. 1; Ramming, *Seehandelsrecht,* HGB § 480, Rn.2.
09.01.1963 tarihinde, Hamburg Liman Bölgesi içerisinde yer alan Reiherstieg Limanı'na uğrak yapmak üzere seyreden *Conca d'oro* isimli gemi, liman kılavuz kaptanının danışmanlığında sevk ediliyordu. Gemi dönüş manevrası esnasında dolfinde demirli bulunan motorlu gemiye fazla yaklaşınca, kılavuz kaptanın önerisiyle geminin hareketini durdurmak üzere demir atmıştır. Fakat kılavuz kaptan tarafından da bilindiği üzere, bu bölgede demir atmak yasaktı. Demir atma neticesinde, zeminde bulunan menfez borular hasar görmüştür. Federal Mahkeme, liman tesisinde meydana gelen

"*Donatan, gemi adamlarından birinin görevini yaparken işlediği kusur neticesinde üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı sorumludur ancak donatanın yükle ilgili şahıslara karşı olan sorumluluğu, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu derecesindedir*" [919].

HGB a.F. § 481 hükmü gemi adamı kavramı bakımından belirleyici olmuştur[920]. TTK'nın mehaz aldığı HGB a.F.'de gemi adamları (*Schiffsbesatzung*) § 481'de düzenlenmişti ve TTK m. 934 ve ETK m. 821 düzenlemesi ile büyük ölçüde benzerdi:

"*Gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir*." [921]

Alman mahkemeleri, 2013 tarihli Deniz Ticaret Hukuku Reform Kanunu'ndan[922] (2013 Revizyonu) önce (ETK m. 947 ve TTK m. 1062'ye karşılık gelen) HGB a.F § 485'in kıyasen bağımsız yardımcı şahıslara (*Selbstständige Dritte*) da uygulanmasını kabul etmekteydi. Bu çerçevede; yük kontrolörü (*Ladungskontrolleure*)[923], palamarcı (*Schiffsbefestiger*)[924], sevk ve idare yedekteki geminin (*geschleppten Schiffes*) kaptanında kalmak şartı (*die nautische Leitung bei der Schiffsführung*) ile römorkörün gemi adamları (*Schlepperbesatzung*)[925], geminin havuzlanmasında gemi adamlarının yerine görev yapan dok personeli[926], karada nöbet tutan gemi bekçisi (*Schiffsbewacher*)[927], donatan tarafından görevlendirilen ve yükleme-boşaltma-istif işlerinde kullanılan bağımsız istifçiler (*stevedores, Selbstständige Stauer*)[928], geçici olarak da görev yapsalar gemi

---

zarardan dolayı kılavuz kaptanın (haksız fiile ilişkin) BGB § 823; donatanın ise HGB a. F. § 485 uyarınca sorumluluğuna hükmetmiştir. Bkz. BGH 20.06.1968 – II ZR 127/67.
İç suyolu taşımacılığı bakımından aynı yöndeki kararlar için bkz. BGH 09.04.1984 - II ZR, 234/83; AG St. Goar 18.10.2012 - 4 C 8/11 BSchRh.

919 HGB a.F. § 485: Haftung für die Schiffsbesatzung
"*Der Reeder ist für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt.*
Er haftet den Ladungsbeteiligten jedoch nur soweit, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat."

920 Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 481, Rn. 2.

921 HGB a.F. § 481: Schiffsbesatzung
"*Zur Schiffsbesatzung werden gerechnet der Kapitän, die Schiffsoffiziere, die Schiffsmannschaft sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen*".

922 Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts (Viertes Seerechtsänderungsgesetz-4.SÄG) vom 20.04.2013, BGBl I 831.

923 HOLG Hamburg VersR 1961, 51.

924 RGZ 119, 270; HOLG HGZ 1927, 215; HOLG Hamburg MDR 1954, 44.

925 BGH Urt. v. 27.06.1957, II ZR 344/55; BGH Urt. v. 10.05.1976, II ZR 111/74.

926 HOLG HGZ 1912, 269; BGH 10.5.1976, VersR 1976, 771.

927 BGH 29. 6. 1951 - I ZR 27/51 (OLG Hamburg), NJW 1952, 64.

928 BGH- 19. 12. 1977 - II ZR 136/75 (Oldenburg), NJW 1978, 948.

adamı ile bir tutulmuşlardır. Alman hukuk doktrini de büyük ölçüde bu fikri benimsemiştir[929].

2013 Revizyonu sonrası yeniden kaleme alınan ve kendisine HGB § 480'de yer bulan düzenleme şu şekildedir[930]:

"*Gemi adamlarının veya gemide bulunan bir kılavuz kaptanın görevini ifa ederken, üçüncü şahıslara karşı zararlardan sorumlu olması halinde, donatan da aynı şekilde söz konusu zararlardan sorumlu olacaktır. Ancak, donatan, gemi ile taşınan eşyanın zıya veya hasarından yükle ilgililere karşı, taşıyan kendisiymiş gibi sorumludur; HGB § 509 hükmü de niteliğine uygun düştüğü ölçüde uygulanır."*

HGB § 478 hükmü gemi adamı kavramı bakımından belirleyicidir. 2013 Revizyonu sonrası HGB § 478'de yeniden kaleme alınan "*Gemi Adamları" (Mitglieds der Schiffsbesatzung)* şu şekilde düzenlenmiştir[931]: "*Gemi adamları; kaptan, zabitler, tayfalar ile geminin işletilmesinde çalıştırılmak üzere donatan veya işleten tarafından istihdam edilen ya da geminin işletilmesinde çalıştırılmak üzere üçüncü bir şahıs tarafından donatan veya işletenin emrine verilen ve kaptanın talimatlarına tabi olan diğer kişilerden oluşur*".

HGB a.F. § 481 hükmünde mevcut olan kaptan (*den Kapitän*), gemi zabitleri (*die Schiffsoffiziere*) ve tayfalar (*Schiffsmannschaft*), aynı şekilde gemi adamı (*Schiffsbesatzung*) olarak sayılmıştır. HGB a.F. § 481 ve bilim kurulunun (*Sachverständigengruppe*) önerisinden farklı olarak kanunda artık "*gemide istihdam edilen diğer kimseler*" ("*so- wie alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen*")

---

929 Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 173-175; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, § 481 Rn 18; Jan Hinnerk Ilse, *Haftung des Seegüterbeförderers und Durchbrechung von Haftungsbeschränkungen bei qualifiziertem eigenem und Gehilfenverschulden*, Hamburg 2005, 15.

930 HGB § 480: Verantwortlichkeit des Reeders für Schiffsbesatzung und Lotsen
"*Hat sich ein Mitglied der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Lotse in Ausübung seiner Tätigkeit einem Dritten gegenüber schadensersatzpflichtig gemacht, so haftet auch der Reeder für den Schaden. Der Reeder haftet jedoch einem Ladungsbeteiligten für einen Schaden wegen Verlust oder Beschädigung von Gut, das mit dem Schiff befördert wird, nur so, als wäre er der Verfrachter; § 509 ist entsprechend anzuwenden*."

931 HGB § 478: Schiffsbesatzung
"*Die Schiffsbesatzung besteht aus dem Kapitän, den Schiffsoffizieren, der Schiffsmannschaft sowie allen sonstigen im Rahmen des Schiffsbetriebs tätigen Personen, die vom Reeder oder Ausrüster des Schiffes angestellt sind oder dem Reeder oder Ausrüster von einem Dritten zur Arbeitsleistung im Rahmen des Schiffsbetriebs überlassen werden und die den Anordnungen des Kapitäns unterstellt sind*".

kavramı yer almamaktadır[932]. Nitekim HGB a.F. § 481'de kullanılan "*gemide istihdam edilen*" ("*auf dem Schiff angestellt*") ibaresine rağmen, söz konusu kişilerin işlerini gemide görmek zorunda olmadıkları kabul edilmekteydi[933]. Alman mahkemeleri de gemi yanında, rıhtımda, hatta mavnada dahi iş gören kişilerin gemi adamı sayılmasında sakınca görmemiştir[934]. Bu durumu dikkate alan Alman kanunkoyucusu, HGB a.F. § 481'de yer alan ifadeye yer vermemiş, onun yerine faaliyetin "*geminin işletilmesi kapsamında*" (*im Rahmen des Schiffsbetriebs*) olmasını aramıştır.

Kaptanın emrine (*Anordnungen des Kapitäns*) tâbi olmak kaydıyla, geminin işletilmesi kapsamındaki (*im Rahmen des Schiffsbetriebs*) işleri görmek üzere üçüncü kişiler tarafından donatana veya işletene tahsis edilen (*überlassen*) kişiler de gemi adamı kavramı içerisindedir. Bu düzenlemeyle bağımsız işgörenlerin (*selbständig Tätige*) ve onların çalışanlarının durumunun açıklığa kavuşturulması amaçlanmıştır[935]. Nitekim römorkör mürettebatının çektirenin adamı sayılıp sayılmayacağı da bu kapsamdaki konulardan birisidir.

Faaliyetin "*geminin işletilmesi kapsamında*" ("*im Rahmen des Schiffsbetriebs*") şeklindeki yeni formülasyonu, yeni anlayışı ortaya koymayı hedeflemektedir. Yeni düzenlemeye göre, gemi adamı sayılan kişilerin, gemi hizmetlerinin ve gemi topluluğunun işbölümüne dayalı organizasyonuna (*arbeitsteiligen Organismus der Schiffsdienst und der Bordgemeinschaft*) dâhil olmaları beklenmektedir[936]. Bu kapsamda olmak üzere, donatan veya işleten ile aralarında hizmet sözleşmesi olan kişilerin gemi adamı sayılacağına tereddüt yoktur[937]. Yapılan tanımlama doğrultusunda, gemi

---

932 Doktrindeki görüşler ve içtihatlar dikkate alınarak bu ifadenin kesin olmadığı ve yanlış anlaşılmalara yol açtığı vurgulanmış ve söz konusu ifadeye yeni düzende yer verilmemiştir. HGB a.F. § 481 ile farklılaşan en önemli noktanın bu kısım olduğu söylenebilir. Kanunkoyucu, gemi adamı kavramına yeni bir sınır çizmek suretiyle belirsizlikleri ortadan kaldırmayı hedeflemiştir. *Bkz. Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts*, 63.
Nitekim hükmün yürürlükte olduğu dönemde de doktrinde bu kavrama birtakım eleştiriler getirilmiştir. Değerlendirme ve eleştiriler için bkz. Max Pappenheim, "Über den Begriff der Schiffsbesatzung im deutschen Privatseerecht", *Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts*, XLIII. (VI. F. III.)/3, (1899): 342-376; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 173; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 481, Rn. 9.

933 Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 172; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 481, Rn. 3. Ayrıca bkz. BGH 29.06.1951 - BGHZ 3, 34, 39.

934 BGH 29.06.1951 - BGHZ 3, 34, 39.

935 *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts*, 63.

936 *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts*, 63.

937 İşletene (*Ausrüster*) yapılan atıf, HGB-E § 477/2'de işletenin üçüncü kişilere karşı donatan (*Reeder*) olarak kabul edileceği belirtilmiş olsa da gerekli görünmektedir. Çünkü HGB-E § 478, gemi işletmesi kapsamında faaliyet gösteren bir kişinin donatan veya işleten ile olan ilişkisini düzenlemektedir. Eğer

mürettebat acenteleri (*crewing agency*) gibi kuruluşlar nezdinde yapılan sözleşmelerle, donatanın veya işletenin, gemi işletmesi kapsamında iş görmeleri amacıyla tahsis edilmiş mürettebat da gemi adamı kavramına dahildir[938]. Buna karşılık, bağımsız üçüncü kişiler ve onların çalışanları bu kapsamda değerlendirilmemektedir[939]. Donatanın belirli hizmetlerin yerine getirilmesi amacıyla bağımsız üçüncü kişileri görevlendirmesi durumunda, bu kişilerin eylemlerinin donatana veya işletene hangi ölçüde atfedilebileceği, ilgili özel hükümlere göre (HGB-E § 501 vs.) belirlenir[940]. Dolayısıyla gemi adamı kavramının genişletilmesine gerek yoktur[941].

Donatanın mülhak sorumluluğunun kanunda sayılan kişilerle sınırlandırılması, donatanın bu kişiler üzerinde, bağımsız üçüncü kişilere nazaran daha fazla etki ve denetim gücüne sahip olmasına dayandırılmaktadır[942]. 2013 Revizyonu ile birlikte bağımsız yardımcı şahısların (*Selbstständige Dritte*) verdikleri zararlardan doğan sorumluluğu

---

bu kişi işleten tarafından istihdam ediliyorsa, bu durumda işleten kendi çalışanı ile olan ilişkisi bakımından üçüncü kişi olarak kabul edilemez. Bkz. *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts,* 63.

938 *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts,* 63.

939 *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts,* 63.

940 *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts,* 63.

941 *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts,* 63.

942 Bilim kurulunun önerisinden farklı şekilde ancak HGB a.F. § 485'in ilk cümlesi ile uyumlu olmak üzere, HGB-E § 480'in birinci cümlesi, mülhak sorumluluğun yalnızca gemi adamları ve gemide görev yapan kılavuz kaptanlar için geçerli olduğunu muhafaza etmektedir. Gerçi yargı kararları HGB a.F. § 485'in lafzına aykırı olarak donatanın mülhak sorumluluğunu, aslında gemi adamı kavramına dâhil olmayan kişiler için de kabul etmiştir. Yargı uygulaması, bu kanaate varırken, bir kaptanın gözetiminde gemi adamları tarafından yerine getirilecek bir işin, bağımsız bir işletmeden hizmet alımı suretiyle görülmesi durumunda, dontanın aynı faaliyeti gemi adamına gördürdüğü duruma göre farklı şekilde sorumlu tutulmasını makul görmemiştir (RGZ 126, 35, 38). Donatanın mülhak sorumluluğu, deniz taşımacılığıyla bağlantılı özel tehlikeler nedeniyle, bu taşımacılık faaliyeti kapsamında ortaya çıkan zararlar bakımından, BGB § 831/1, c.2'de öngörülen sorumluluktan kurtulma imkânının ortadan kaldırılması gerektiği düşüncesine dayanmaktadır. Dolayısıyla donatanın sorumluluğu, dışarıdan fark edilemeyen, tamamen donatanın iç işleyişine ve işletme yapılanmasına bağlı, rastlantısal bir unsura bağlı hale getirilmemelidir (RGZ 126, 35, 38).
Ancak Federal Mahkeme (BGH), 19.12.1977 tarihli bir kararında (BGHZ 70, 113 vd.), donatanın mülhak sorumluluğunun bu şekilde genişletilmesinin, bu sorumluluğun tehlike sorumluluğuna (*Gefährdungshaftung*) yaklaşmasına yol açacağını belirtmiştir. Oysa HGB a.F. böyle bir tehlike sorumluluğu öngörmemiştir. Ayrıca HGB a.F. § 485/1 uyarınca donatanın sorumluluğu, herhangi bir gemi hizmetini yürüten kişinin kusuruna değil, doğrudan donatan tarafından işe alınmış, yani donatanın seçme, denetleme ve talimat verme yetkisine tabi olan kişilerin kusuruna bağlıdır (BGHZ 70, 113, 116). Bu durumda HGB a.F. § 485/1'in kıyasen uygulanması için herhangi bir ikna edici neden bulunmamaktadır. Zira § 485 HGB'nin kıyasen uygulanıp uygulanmayacağı sorusunda, nihayetinde zarara yol açan faaliyetin kimin talimatıyla gerçekleştirildiği belirleyici olacaktır. Mahkemenin ortaya koyduğu hususlar, mülhak sorumluluğun genişletilmesine yönelik gerekçeleri (deniz taşımacılığı faaliyetleri sırasında zarar görenin özel korunma ihtiyacı olduğu ve tipik gemi işletme hizmetlerinin gemi mürettebatı tarafından yerine getirildiği yönündeki görünümün (hukuki görünüşün) korunması gerektiği), işlevsiz hâle getirmektedir. Bkz. *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts,* 64-65.

gemi donatanına yüklemenin haklı bir gerekçesinin bulunmayacağı sonucuna ulaşılmıştır[943]. Alman doktrini HGB § 478'in lafzı ve gerekçesini dikkate almak suretiyle, bağımsız üçüncü kişilerin gemi adamı sayılamayacağı görüşündedir[944]. Gemi adamı sayılmayan diğer üçüncü kişilerin fiillerinden dolayı ise donatanın genel hükümler (BGB § 278, § 831) çerçevesinde sorumluluğu gündeme gelebilir[945]. Doktrinde[946] kanunkoyucunun bu yaklaşımının ileride de gemi adamı kavramının kıyasen genişletilmesine engel olacağı ifade edilmekle birlikte, römorkör mürettebatı yönünden konunun halen daha istikrara kavuştuğunu söylemek mümkün değildir.

3. 3. 3. 2. 2. 2013 Revizyonu Öncesi Görüşler

3. 3. 3. 2. 2. 1. HGB a.F. § 481 Hükmünü Geniş Yorumlayan Görüş

Alman mahkemeleri tarafından eski dönemlerde verilmiş olan birtakım kararlarda, römorkör mürettebatı HGB a.F. § 485 anlamında gemi adamı sayılmıştır[947]. Mahkeme HGB a.F. § 481'de yer alan gemi adamı kavramını geniş yorumlamak suretiyle bu sonuca ulaşmıştır. Lakin bu görüş ilerleyen süreçte sakıncalı görülmüş ve doktrinde eleştirilmiştir. Çünkü HGB a.F. § 481 tanımlayıcı bir norm olup gemi mürettebatını ilgilendiren tüm düzenlemeler için aynı anlama sahip olmalıdır[948]. Münferit bir olay için bu tanımı genişletmek ise daha büyük sorunlara yol açabilir. Oysa birçok ilişki bakımından römorkör mürettebatının gemi donatanının mürettebatı sayılamayacağı açıktır. Bu nedenle HGB a.F. § 481 hükmünün römorkör mürettebatını da kapsayacak şekilde genişletilmesi de mümkün değildir[949].

3. 3. 3. 2. 2. 2. HGB a.F. § 485 ve § 735 Hükümlerinin Kıyasen Uygulanmasını Kabul Eden Görüş

Çoğunluk görüş, römorkör mürettebatının esas itibariyle gemi mürettebatına dahil olmadığını düşünmekte fakat donatanın sorumluluğuna ilişkin HGB a.F. § 485 ve § 735

943 *Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Seehandelsrechts*, 63-65.
944 Czerwenka, *Seehandelsrechts*, HGB § 478, Rn. 5; Herber, *Seehandelsrecht,* 202; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 20, 35; Paschke/Oetker, *Handelsgesetzbuch*, HGB § 480, Rn. 8.
945 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 38.
946 Paschke/Oetker, *Handelsgesetzbuch*, HGB § 480, Rn. 9.
947 RGZ, 20, 84 ff (86); RG (Urt. v. 17.12.1927 - I 192/ 27) RGZ, 119, 270.
948 Pappenheim, "Begriff der Schiffsbesatzung", 372; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 73 vd.; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 304.
949 Pappenheim, "Begriff der Schiffsbesatzung", 372; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 73 vd.

hükümlerinin kıyasen uygulanmasını (*analogen Anwendung*) kabul etmektedir[950]. Bu görüşün oluşmasında yargı kararlarının da tesiri olmuştur. Zira Alman mahkemeleri her ne kadar bazen gerekçe kurmakta zorlansa da konvoyun yönetiminin çektirende olduğu hallerde, römorkör mürettebatının fiillerinden dolayı gemi donatanını sorumlu tutmuştur[951].

HGB a.F. § 485 ve § 735 hükümlerinin kıyasen uygulanmasını (*analogen Anwendung*) öne süren yazarların bir kısmı görüşlerini içtihat hukukuna dayandırmış, konuyu ayrıca gerekçelendirmeye gitmemiştir[952]. Bir kısım yazar ise bu metodun neden gerekli olduğuna dair birtakım mülahazalarda bulunmuştur.

HGB a.F. § 485'nin kıyasen uygulanmasını savunan bir grup yazar, römorkör mürettebatının gemi kaptanının kontrol ve talimatı altına girerek gemi adına iş gördüğü için gemi adamları ile bir tutulmasının ve donatanın sorumluluğuna gidilmesinin uygun olacağını düşünmektedir[953]. Mezkûr görüşe göre, gemi hizmetleri ile ilgili iş görenler, geçici de olsa HGB a.F. § 481'in kıyasen uygulanmasıyla gemi adamı sayılabilir; bunun için gemi adına iş görenlerin mutlaka gemide bulunmasına gerek yoktur[954]. Görüşün temelinde, ilgililerin çıkarları gerektirdiği ölçüde, gemi adamı olmayan kişilerin eylemlerinden de donatana ilişkin sorumluluk kurallarını kıyas yoluyla uygulanarak donatan sorumluluk altına sokulmaktadır. Dolayısıyla gemi adamı kavramı genişletilmemektedir.

Bir kısım yazar, römorkajın gemi operasyonuna dahil olarak geminin tehlikeli faaliyetinin bir parçası haline geldiği gerekçesiyle, ortaya çıkan bu riskin, gemi donatanının sorumluluk alanında kalması gerektiğini savunmuştur[955]. Bu görüşe göre, römorkör geminin yararına kullanılır ve normalde geminin sorumluluğunda olacak

---

950 Schlößin, *Schleppvertrag*, 50-54; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 173-175; Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 735, Rn. 5; Emil Boyens, "Uber den Begriff der Schiffsbesatzung und dessen Anwendung auf die Schleppschiffahrt", *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*, 50, (1901): 56; Paul Brüders, "Die Haftung des Reeders Dritten gegenüber für Verschulden der Schiffsbesatzung bei der Schleppschiffahrt nach Deutschem Recht", *Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschaft*, 2, (1902), 356 vd.; Schlegelberger/Liesecke, HGB § 481, Rn. 15; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 123; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 310-311.

951 BGH Urt. v. 27.06.1957, II ZR 344/55; BGH Urt. v. 10.05.1976, II ZR 111/74.

952 Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 173-175.

953 Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 735, Rn. 5.

954 Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, HGB § 735, Rn. 5.

955 Boyens, "Begriff der Schiffsbesatzung", 61; Brüders, "Die Haftung des Reeders", 356; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 123.

görevlerin yerine getirilmesine hizmet eder. O sebepten yaratılan riske de gemi donatanının katlanması haklı görülebilir. Römorkör mürettebatını, yalnızca gemilere manevra yaptırılmasında görevli olmaları nedeniyle, tüm yönleriyle yedekteki geminin mürettebatı olarak görmek mümkün değildir. Ancak HGB a.F. § 485 ve 734 hükümleri uyarınca donatanın sorumluluğunu belirlemek bakımından, römorkör mürettebatı da yedekteki gemi mürettebatı gibi değerlendirilebilir.

Oluşan riske gemi donatanının katlanması fikri ileri sürülmekle birlikte, römorkörün kendi operasyonu ile sınırlı kalan, römorkajı ve dolayısıyla gemiyi ilgilendirmeyen durumlarda, bunun sorumluluğunun gemi donatanına atfedilmemesi gerektiği ifade edilmektedir[956]. Dolayısıyla anılan durumlarda römorkör donatanı kendi mürettebatının fiillerinden sorumlu tutulmalıdır. Gemi donatanı, yalnızca geminin risk sahasında kalan (*Gefahrenbereich*) hallerde sorumluluk taşır[957]. Zira HGB a.F.'de gemi donatanı, başlı başına geminin tehlike yaratan bir nesne olmasından (*gefahrlichers Object*) değil, gemi ile ilgili işlerin yürütülmesi amacıyla (*schiffzwecken*) görevlendirilen personelin eylemlerinden dolayı sorumlu tutulmuştur[958]. O halde gemi donatanının sorumluluğu, diğer bir gemide (römorkör) bulunan mürettebatın eylemleriyle genişletilirken de aynı prensip uygulanmalıdır[959]. Dolayısıyla gemi donatanı yalnızca geminin işletme riski (*Unternehmensgefahr*) kapsamına giren zararlar münasebetiyle sorumluluk altına girmelidir[960].

3. 3. 3. 2. 2. 3. Hâkimiyet Gücü (Herrschaftsgewalt) Prensibinin Uygulanmasını Kabul Eden Görüş

Doktrinde *PAPPENHEIM* tarafından savunulan görüş ise, gemi donatanının sorumluluğunu Alman örf ve âdet hukukunda (*Gewohnheitsrechts*) kabul edilen "*hâkimiyet gücü*" prensibine *(Herrschaftsgewalt*) dayandırıyordu[961]. Yazara göre gemi

---

956 Römorkaj başlamadan önce, römorkörde, römorkaj faaliyetine engel olmayacak veya römorkajı ya da römorkörü tehlikeye düşürmeyecek basit bir arıza meydana geldiği varsayımında; römorkaj başladıktan sonra mürettebat tarafından gerçekleştirilen kaynak işlemi sırasında ortaya çıkan patlama ve yangının risk ve sorumluluğu, römorkör donatanına ait olmalıdır. Zira bahsi geçen tamir işlemi, römorkaj faaliyetinden doğmadığı gibi römorkajın dışında da yapılabilecek bir işlemdir. Dolayısıyla bu işlemi römorkaja ve geminin operasyonuna dahil ederek sorumluluğu gemi donatanına izafe etmek doğru olmaz. Bkz. Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 123.

957 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 124.

958 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 124.

959 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 124.

960 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 124.

961 Pappenheim, "Begriff der Schiffsbesatzung", 372.

donatanının römorkör mürettebatının eylemlerinden sorumluluğu HGB a.F. § 485 (ya da § 735) ile bağdaşmıyordu. Çünkü römorkör mürettebatı, gemideki organize birliğe dahil değildi ve bunu genişletmeye çalışmak doğru olmazdı. Aynı şekilde bahsi geçen kişiler geminin işletme riski kapsamında da kalmıyordu. Oysa Alman Hukuku'nda kabul gören "*hâkimiyet gücü*" *(Herrschaftsgewalt*) prensibi gereği, hâkimiyet kuran kişi, hâkimiyet alanında kalan kişinin kusurlu eyleminden dolayı sorumlu tutulabilir. Öyleyse römorkaj konvoyunun idaresi kendisinde bulunan gemi donatanı da konumu gereği, römorkör mürettebatının eylemlerinden ileri gelen zararlardan sorumlu olabilecektir.

3. 3. 3. 2. 3. 2013 Revizyonu Sonrasındaki Görüşler

3. 3. 3. 2. 3. 1. Römorkör Mürettebatının HGB § 478 Kapsamında Yedeğin Gemi Adamı Sayılıp Sayılmayacağına İlişkin Görüşler

HGB § 478 düzenlemesi karşısında römorkör mürettebatının gemi donatanının adamı sayılamayacağı genel olarak doktrinde kabul edilmektedir[962]. Römorkaj esnasında yedeklenen geminin ilgili operasyonu, "*çekilmek*" ("*Geschlepptwerden"*) veya "*manevraları için yardım almaktan*" ("*Annahme der Assistenz"*) ibarettir. Bu nedenle römorkörün mürettebatı, başlangıçtan itibaren gemi operasyonunun bir parçası olarak (*im Rahmen des Schiffsbetriebes tätig*) bir römorkaj sözleşmesinin ifasına dahil değildir[963]. Ayrıca römorkör mürettebatının gemideki topluluğa (*Bordgemeinschaft*) entegre olduğu da söylenemez[964]. Zaten yardımcı römorkörler (*Assistenzschlepper*) entegrasyonu sağlayacak kadar uzun bir süre iş görmemektedir.

İster yalnızca çekme faaliyetlerinden ibaret olsun isterse geniş anlamda römorkaja konu bulunsun, römorkör mürettebatı HGB § 478 anlamında yedekteki geminin adamı olarak sayılamaz[965]. Zira yedekteki geminin operasyonu ile römorkörün operasyonu birbirinden farklıdır. Römorkörün operasyonu, yedekteki geminin operasyonunu kapsamaz. Römorkaj operasyonunda römorkör ve geminin birlikte tek bir üniteyi (*ein einheitliches Fahrzeug*) temsil ettiğinden bahsedilemeyeceği gibi burada işgörenlerin her iki donatan adına faaliyette bulunan tek bir mürettebattan (*einer einheitlichen Besatzung*)

962 Czerwenka, *Seehandelsrechts*, HGB § 478, Rn. 5; Herber, *Seehandelsrecht*, 202; Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 67; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 38; Paschke/Oetker, *Handelsgesetzbuch*, HGB § 480, Rn. 8.

963 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 67.

964 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 67.

965 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 68.

oluştuğu da söylenemez[966]. Römorkör mürettebatı, yedekteki gemi donatanının geçici müstahdemi de değildir[967]. Gemi mürettebatının geçici olarak römorkörde veya römorkör mürettebatının geçici olarak gemide iş görmesi de bu durumu değiştirmez[968].

3. 3. 3. 2. 3. 2. Römorkör Mürettebatının Fiillerinden Dolayı HGB § 480 Kapsamında Yedekteki Gemi Donatanının Sorumlu Olup Olmayacağına İlişkin Görüşler

Römorkör mürettebatının HGB § 478 anlamında gemi adamı sayılmayacağına yönelik kabule rağmen HGB § 480 bağlamında donatanın sorumluluğuna yönelik farklı açıklamalar getirilmektedir.

HERBER, konvoyun çektiren tarafından yönetildiği durumlarda, çekicinin kusurundan dolayı çektirenin HGB § 480 uyarınca sorumlu olduğunu, zira bu durumda römorkörün yedeğin hizmetinde bulunduğunu (*the tug is the servant of the tow*) savunmaktadır[969].

RABE/BAHNSEN, HGB a.F. § 485'in kıyasen uygulanarak bağımsız işgören üçüncü kişilerin (römorkaj şirketleri, yükleme boşaltma şirketleri vb.) eylemlerinden donatanı sorumlu kılan yöntemin 2013 Revizyonuyla birlikte mümkün görünmediğini, burada ancak şartları oluştuğu takdirde donatanın genel hükümler (BGB § 278, § 831) çerçevesinde sorumluluğunun gündeme gelebileceğini ifade etmiştir[970]. HGB § 480 uyarınca sorumluluk ancak gemi mürettebatının bağımsız üçüncü kişilerin yaptığı işlerle ilgili talimat veya gözetim yükümlülüklerini (*Instruktions- oder Aufsichtspflichten*) ihlal etmişse söz konusu olabilir[971]. *RABE/BAHNSEN*, HGB § 480 hükmüne ilişkin genel açıklamalardan sonra, römorkaj özelindeki incelemelerinde konuyu ayrıca değerlendirmiştir[972]. Yazarlar, römorkör donatanının, römorkördeki mürettebatın

---

966 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 68.

967 Bununla birlikte istisnai bazı durumlar ile karşılaşılabileceği ifade edilmektedir. Bkz. Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 67.

968 Ramming, *Seehandelsrecht,* HGB § 478, Rn. 68.

969 Herber, *Seehandelsrecht,* 235.

970 Mülhak sorumluluğun temelinde artık gemi işletmesinin tehlikelerine karşı bir sorumluluk değil, donatanın gemisinin yönetimini devrettiği kişilerin davranışlarından sorumlu tutulması gerektiği düşüncesi yatmaktadır. Bu kişiler donatan adına zarara yol açabilecek riskleri üstlenmektedirler ancak genellikle bu riskleri ekonomik olarak karşılayabilecek durumda değillerdir. Bkz. Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 37-38.

971 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 38.

972 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, Anhang HGB § 481, Rn. 2, 4.

fiillerinden dolayı HGB § 480 kapsamında sorumlu olduğunu belirtmişlerdir[973]. Kendi tahrik gücünü kullanarak limana giren veya çıkan ya da liman içerisinde manevra yapan gemilere sunulan römorkaj hizmeti, onlara yardımcı olmaktan ibaret olup bu türden römorkaj işlemlerinde konvoyun yönetiminin yedekteki gemide olduğu görülür (*the tug is the servant of the tow*)[974]. Römorkördeki gemi adamlarının fiillerinden dolayı üçüncü kişiler nezdinde oluşan zararlar bakımından, römorkör donatanının yanı sıra yedekteki gemi donatanı da HGB § 480 (veya HGB § 570) uyarınca sorumlu tutulacaktır[975].

Alman doktrininde yeni düzenlemenin gerekçesinde ortaya konulan hususların yerinde olmadığını düşünen ve bunu eleştiren yazarlar da mevcuttur. *RAMMING*'e göre, kökeni oldukça eskiye dayanan yerleşik yargı uygulamasının bir kalemde ortadan kaldırılması kabul edilemez[976]. Yazar, 2013 Revizyonu öncesi kabul edilen uygulamanın, HGB § 480 bakımından da devam etmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Yazara göre, gerekçede ortaya konulan hususlara rağmen, maddenin lafzında kıyasen uygulamaya engel olabilecek nitelikte bir değişiklik de yapılmamıştır. *RAMMING,* römorkör mürettebatının HGB § 478 anlamında gemi adamı tanımına dahil olmadığını düşünmekle birlikte[977], donatanın sorumluluğuna ilişkin HGB § 480 hükümlerinin kıyasen uygulanmasını (*analogen Anwendung*) doğru bulmaktadır[978]. Yazara göre, liman römorkajındaki yardım faaliyetlerinde (*Assistenz von Schiffen*) mutad görüldüğü üzere, konvoyun sevkinin yedekteki gemi kaptanına ait olduğu durumlarda, HGB § 480'in kıyasen uygulanması yoluyla gemi donatanının sorumluluğuna gidilebilmelidir.

3. 3. 3. 3. Türk Hukuku

3. 3. 3. 3. 1. TTK m. 1062 (ETK m. 947) Kapsamındaki Sorumluluğun Değerlendirilmesi

3. 3. 3. 3. 1. 1. Römorkördeki Gemi Adamlarının Fiillerinden Çektirenin TTK m. 1062 (ETK m. 947) Kapsamında Sorumlu Olduğu Görüşü

Türk doktrininde uzun süredir hâkim olan görüşe göre, konvoyun yönetimi yedekteki geminin kaptanında iken römorkördeki adamların fiillerinden çektiren

973 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, Anhang HGB § 481, Rn. 2, 4.
974 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, Anhang HGB § 481, Rn. 4.
975 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, Anhang HGB § 481, Rn. 4.
976 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 72.
977 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 67-68.
978 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 84-85.

sorumludur[979]. Türk Hukuku'nda bu görüşün hâkim olmasında Alman hukuk doktrini ve mahkeme kararları etkili olmuştur. Diğer taraftan standart römorkaj şartlarında yer alan ve çektireni üçüncü şahıslara karşı sorumlu tutmak amacıyla tesis edilen klozlar ("*the tug is the servant of the tow*") da bu görüşü pekiştirmiştir[980].

Çektirenin sorumluluğunun dayanağı üzerinde görüş birliğinin olduğunu söylemek ise güçtür. Bir kısım yazar genel kabulü uygun görmüş ve fikre katılmakla yetinmiş, ayrıca meseleyi römorkaj özelinde gerekçelendirme ihtiyacı duymamıştır. Diğerleri ise bazı açıklamalarda bulunmuştur.

OKAY'a göre, römorkör mürettebatı ETK m. 947 anlamında gemi adamı sayılmalıdır[981]. Yazar gemi adamı kavramını geniş yorumlamak suretiyle bu sonuca ulaşmaktadır. Nitekim Yargıtay da ETK döneminde verdiği bir kararda, yazara atıfta bulunularak aynı sonuca varmıştır[982]. Ancak bu görüşün doktrinde genel bir kabule ulaştığı söylenemez.

Çoğunluk görüşe göre, römorkör mürettebatı esas itibariyle TTK m. 1062 (ETK m. 947) anlamında gemi adamı sayılmamaktadır[983]. Römorkör mürettebatı, gemi

---

979 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti-I*, 142; Göğer, "Cer Mukavelesi", 939; Haydar Arseven, *Deniz Ticareti Hukuk Dersleri (Gemi ve Yük Alacaklısı Hakkı – Deniz Ödüncü – Çatma – Kurtarma ve Yardım – Zamanaşımı)*, (İstanbul: Menteş Kitabevi, 1961), 58; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 227; Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, (İstanbul: Bozok Matbaası, 1970), 157; Kalpsüz, "Donatanın Mesuliyeti", 76; Barbaros Çağa, "Donatanın Sorumluluğu", 453; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku (Gemi - Donatan - Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi) - (6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanununun Hükümlerine Göre Hazırlanmış)*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2012), 408; Pınar Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2007), 71; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 120 (dn. 164); Karan/Var Türk, "Donatan", 632.

980 Birleşik Krallık RGŞ kökenli olan bu klozlar diğer ülkelerde de karşılık bulmuştur: Doğu Kanada RGŞ m. 3; Fransız RGŞ m. 4; Japon RGŞ m. 2.

981 Okay, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 227.

982 "*.....2 - Olayda, davacıların miras bırakanı ile davalı arasındaki hukuki ilişkinin neden ibaret olduğunun tesbiti gerekmektedir. Mahkemenin ve özel dairenin kabulleri veçhile, davalının denizde batan Babacan Motoru TTK.nun 816 ıncı maddesi hükmünce gemi niteliğindedir. 821. madde uyarınca, "gemi adamları" kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir. "Gemide istihdam olunan, kimseler tabirinden ancak belli bir süre hizmet akdiyle bağlı olarak gemide veya istisnaen gemiyi çeken romorkörde çalışan kimseler anlaşılmalıdır." (Prof. Dr. Sami Okay Deniz Ticaret Hukuku cilt 1 - 2 ci bası 1965 sahife: 270) "Görülen hizmetin teknik bir iş olması şart değildir. Yolcu gemilerindeki aşçı başı, garson, şef garson, kamarot, müzisyen, berber, kadın ve erkek çamaşırcılar, ütücü ve temizleyiciler, balıkçı gemilerindeki balıkçılar gemide istihdam olunan diğer kimseler grubuna girerler." "Bir şahsın gemi adamı sayılıp sayılmamasının bir çok bakımlardan ve bilhassa donatana ait mesuliyetin mahdut olup olmaması ve gemi adamlarıyla ilgili özel mevzuatın ve hususile Deniz İş Kanununun tatbiki bakımlarından önemi vardır." (Anılan kitap,. sahife: 271)...*" [YHGK, E. 1965/818, K. 1966/311, T. 7.12.1966].

983 Çağa/Kender, *Deniz Ticareti-I*, 142; Barbaros Çağa, "Donatanın Sorumluluğu", 453; Sözer, *Deniz Ticareti-I*, 189-190.

kaptanının kontrol ve talimatı altına girdiği ve gemi adına iş gördüğü için gemi adamları ile bir tutulmakta ve donatanın sorumluluğuna gidilmektedir. Bu görüş, ilgililerin çıkarlarının gerektirdiği ölçüde, gemi adamı olmayan kişilerin de donatanın sorumluluğuna ilişkin kuralların kıyas yoluyla uygulanması suretiyle sorumluluğa dahil edilmesi gerektiğini savunmaktadır. Böylelikle römorkör mürettebatının eylemlerinin sonucunda ortaya çıkan zarardan donatan sorumluluk altına sokulmaktadır. Dolayısıyla burada genişleyen gemi adamı kavramı değildir.

3. 3. 3. 3. 1. 2. Römorkördeki Gemi Adamlarının Fiillerinden Çektirenin TTK m. 1062 (ETK m. 947) Kapsamında Sorumlu Olmadığı Görüşü

ETK döneminde çoğunluk görüşe karşı çıkanlar da olmuştur. *ÇAKALIR*[984], çoğunluk görüşün römorkör ile yedeğini tek gemi (*one ship*) sayan anlayışın yansıması olduğunu belirtmiş, görüşün Anglo-Amerikan Hukuku'nda dahi terkedildiğini ifade etmiştir. Bu anlayış, gemi donatanını römorkörü istihdam eden (*tug is the servant of the tow*) olarak konumlandırmakta ve römorkör mürettebatının eylemlerinden dolayı üçüncü şahıslara karşı sorumlu tutmaktadır. Yazar anılan kabulün gerçekliği yansıtmadığını ve karşılılıktan yoksun olduğunu belirterek meydana gelen zararda, her bir tarafın kusurunun ayrı ayrı değerlendirilmesi gerektiğine vurgu yapmıştır.

3. 3. 3. 3. 1. 3. Değerlendirme

TTK m. 1062 hükmünün uygulanmasında, zarara yol açan eylemi gerçekleştirenin gemi adamı olup olmadığının belirlenmesinde TTK m. 934 ve Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği hükümleri esas alınır[985]. Fakat her halde gemi adamının "*geminin işletilmesi amacıyla kaptanın emir ve talimatı altında gemide çalıştırılan kişi*" olarak anlaşılması zorunlu olup gemi adamı kavramı, TTK m. 934 hükmüne aykırı şekilde geniş yorumlanmamalıdır[986].

Liman römorkajında konvoyun yedekteki gemi tarafından verilen talimatlarla sevk ve idare edilmesi, römorkör mürettebatının tamamıyla yedekteki gemi kaptanının emir ve talimatı altına girdiği anlamına gelmez. Gemi kaptanı veya kılavuz kaptan, römorkörün iç işleyişine karışmaz. Sözleşmedeki talimat verme yetkisi, römorkörün tüm

984 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 184 vd.
985 Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 151.
986 Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 151.

kontrol ve yönetiminin çektirene geçmesi sonucunu doğurmamaktadır[987]. Zaten kamu hukuku karakterli seyir kuralları da buna müsaade etmez. Çünkü teknik olarak römorkörün yönetimine ilişkin tüm işlemlerin yedekteki gemiden yapılabilmesi mümkün değildir. Römorkör kaptanı ve mürettebatının, çektirenin talimatına bağlı olanların dışında da görevleri bulunmaktadır[988]. Yoksa talimat verme yetkisinin ve konvoyun genel idaresinin çektirene ait olması demek, römorkördeki tüm işleyiş, hâkimiyet ve sorumluluğun çektiren tarafından üstlenilmesi demek değildir[989].

Römorkaj esnasında aslında biri üst düzey, diğeri alt düzey olmak üzere ikili bir idari yapı oluşur[990]. Gemi kaptanı veya kılavuz kaptan talimatlarını römorkör kaptanına yöneltir. Römorkör kaptanı da bunun gereğini yerine getirmek üzere, bizzat kendisinin yapacağı işler dışında kalanları diğer römorkör mürettebatına tevdi eder. Römorkör mürettebatı doğrudan gemi kaptanıyla (veya kılavuz kaptanla) iletişim halinde değildir, onlara yöneltilen talimatlar, römorkörün çalışma düzenine ve işleyişine hâkim olan römorkör kaptanı tarafından verilir.

Römorkör mürettebatının gemideki topluluğa entegre olduğu da söylenemez[991]. Zaten özellikle liman römorkajında römorkörler entegrasyonu sağlayacak kadar uzun bir süre iş görmemektedir[992]. Römorkörün mürettebatı gemi donatanının ne daimî ne de geçici çalışanı sayılmaz[993]. Römorkaj operasyonunda, römorkör ve yedekteki geminin birlikte tek bir üniteyi temsil ettiğinden bahsedilemeyeceği gibi burada işgörenlerin her iki donatan adına faaliyette bulunan tek bir mürettebattan oluştuğu da söylenemez[994].

Römorkör mürettebatının donatanın gemi adamı sayılıp sayılamayacağı genel bir olgudur, yalnızca sorumluluk hükümlerinin uygulanması bağlamında değerlendirilemez[995]. Römorkör mürettebatı sadece römorkaj esnasında yedekteki gemi donatanın adamı sayılacaksa dahi bunun gerektirdiği tüm hukuki ilişkilerde böyle

---

987 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 58.
988 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 58.
989 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 58.
990 Schlößin, *Schleppvertrag*, 19.
991 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 67.
992 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 67.
993 Bununla birlikte istisnai bazı durumlar ile karşılaşılabileceğini ifade edilmektedir. Açıklamalar için bkz. Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 67.
994 Ramming, *Seehandelsrecht*, HGB § 478, Rn. 68.
995 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 87 vd.

muamele edilmesi gerekir. Ancak görüldüğü kadarıyla römorkör mürettebatının durumu yalnızca sorumluluk hukuku bakımından değerlendirilmektedir.

Yedekteki gemi kaptanının yanlış talimatı sebebiyle zarar ortaya çıkmışsa, burada kusurlu olan zaten bizzat geminin kendi mürettebatıdır. Talimat doğru gönderilmiş ancak römorkör mürettebatı talimatı yanlış uygulamış ise, kusur römorkör mürettebatınındır. Bu iki durum birbirine karıştırılmamalıdır. İlk vakıa bakımından gemi donatanı kendi mürettebatının fiilinden dolayı TTK m. 1062 uyarınca sorumludur. Bu başlık altında tartışılan ise, ikinci vakıada gemi donatanının sorumlu olup olmadığıdır.

Yapılan açıklamalar neticesinde, römorkaj sırasında sevk ve idare yedekteki geminin kaptanında bulunsa bile römorkörün mürettebatı, TTK m. 1062 anlamında yedekteki gemi donatanının adamı olarak değerlendirilemez[996]. O hâlde yedekteki gemi donatanının römorkör mürettebatının eylemlerinden sorumluluğu ancak TTK m. 1062 hükmünün kıyasen uygulanmasıyla mümkün görünebilir. Fakat bu uygulama da TTK m. 1062 hükmünün kapsamını amaca aykırı şekilde genişletir. Aksi kabul TTK m. 1062 hükmünü tehlike sorumluluğu kavramına yaklaştıracaktır ki kanunkoyucunun bu yönde bir amacının bulunduğu söylenemez. Öte yandan römorkör mürettebatını istihdam eden şirketin zaten belirli bir mali yeterliliği ve sorumluluk sigortası mevcuttur. Zarar gören üçüncü kişilerin, römorkaj şirketi dışında yedekteki gemi donatanına başvurabilmesi bu nedenle çok da hakkaniyetli olmayacaktır.

Netice olarak römorkör mürettebatının yol açtığı zararlardan bakımından, TTK'nın 1062. maddesi kıyasen uygulanarak yedekteki gemi donatanının sorumlu tutulması, hükmün kapsamının amacı aşacak şekilde genişletilmesi sonucunu doğuracaktır. O hâlde römorkör mürettebatının eylemleri sebebiyle TTK m. 1062 kapsamında sorumlu olan, bizatihi o römorkörün donatanıdır. Liman römorkajında yedekteki gemi donatanı, gemi hizmetlerinin ve gemi topluluğunun işbölümüne dayalı organizasyonuna dahil olmayan römorkör mürettebatının eylemleri sebebiyle TTK m. 1062 kapsamında sorumlu tutulamaz.

---

996 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, HGB § 480, Rn. 38; Paschke/Oetker, *Handelsgesetzbuch*, HGB § 480, Rn. 8; Ramming, *Seehandelsrecht,* § 478, Rn. 66; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku,* 251.

3. 3. 3. 3. 2. TBK m. 66 (BK m. 55) Kapsamındaki Sorumluluğun Değerlendirilmesi

3. 3. 3. 3. 2. 1. Römorkördeki Gemi Adamlarının Fiillerinden Çektirenin TBK m. 66 (BK m. 55) Kapsamında Sorumlu Olduğu Görüşü

Doktrinde *TEKİL* tarafından savunulan bir görüş, çekilen gemi donatanının ETK m. 947 çerçevesinde sorumlu tutulamayacağı ancak BK m. 55 çerçevesinde istihdam edenin sorumluluğuna gidilebileceğini ileri sürmüştür[997]. Yazar hem gemi adamı kavramının kapsamının genişletilmesinin hem de ETK m. 947 hükmünün kıyasen uygulanmasının doğru olmadığını belirtmiştir.

GÖĞER de sevk ve idarenin çekilen gemide bulunduğu durumlarda, hukuki ilişkinin hizmet sözleşmesi niteliğinde olduğunu ve çekilen gemi donatanının römorkörün hizmet ifa ederken vereceği zararlardan BK m. 55 çerçevesinde sorumlu tutulacağını ifade etmiştir[998].

3. 3. 3. 3. 2. 2. Römorkördeki Gemi Adamlarının Fiillerinden Çektirenin TBK m. 66 (BK m. 55) Kapsamında Sorumlu Olmadığı Görüşü

ÇAKALIR, römorkaj şirketinin veya römorkördeki gemi adamlarının römorkaj sözleşmesi ile çektiren tarafa bağımlı hale gelmediğini ifade etmiştir[999]. Yazara göre, çektiren tarafından yöneltilen ancak çekiciyi kendisine bağımlı hale getirmeyen talimatların, çekicinin yardımcı şahıslarını üçüncü kişilere karşı çektirenin müstahdemi mevkiine sokması mümkün değildir. Aksi bir kabulde, yani çektirenin istihdam eden durumuna geçmesiyle römorkaj ilişkisinde römorkajı üstlenenin yardımcı şahsı kalmayacaktır. Aynı şekilde çekicinin sözleşmeyle iş görme borcu altına girdiğinden söz edilemeyecektir. Yazara göre römorkör personeli, römorkaj sözleşmesinin ifasında da römorkaj işletmesine bağımlı kalmaktadır. Dolayısıyla römorkör personeli çektiren tarafla ilişkisinde römorkaj işletmesinin yardımcı şahsı, üçüncü kişilerle kurulan ilişkilerde de römorkaj işletmesinin müstahdemi durumundadır. Açıklanan gerekçelerle *ÇAKALIR,* manevra römorkajında römorkörü işçi sayan ve çektireni üçüncü kişilere

997 Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 157.
998 Göğer, "Cer Mukavelesi", 939.
999 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 65.

verilen zararlardan dolayı BK m. 55 (TBK m. 66) hükmüne göre sorumlu tutan yazarlara katılmadığını açıkça ifade etmiştir[1000].

ÇAKALIR ile benzer görüşleri paylaşan *ERTAN*[1001], bağımlılık unsuru bakımından yaptığı değerlendirmede; römorkaj faaliyetinin römorkaj işletmesinin ve römorkör kaptanının uzmanlık alanına girdiğinden uygulamada yedekteki gemi tarafından römorkörün teknik yönetimine ilişkin talimat verilmediğini, bu nedenle çekilen gemi ile römorkör arasında BK m. 55 (TBK m. 66) anlamında bir ilişki olduğundan bahsetmenin mümkün görünmediğini ifade etmektedir. Zira çekilen gemi tarafından sadece römorkaj faaliyetinin ne zaman başlayacağı, geminin nereye çekileceği gibi talimatlar verilebiliyor olsa da römorkörün teknik yönetimine ilişkin bir talimat verilmesi beklenilemez.

3. 3. 3. 3. 2. 3. Değerlendirme

Römorkördeki gemi adamlarının eylemleri neticesinde üçüncü kişiler nezdinde meydana gelen zararlardan dolayı, yedekteki gemi donatanının TBK m. 66 çerçevesinde sorumlu tutulup tutulamayacağı, önem arz eden bir diğer meseledir. Nitekim çektiren tarafından römorkör kaptanına birtakım talimatlar gönderilmesi, ayrıca liman römorkajı sözleşmelerinde yer alan ve römorkörün yedeğin hizmetinde sayan kloz (*the tug is the servant of the tow*), bu yönde bir incelemeyi gerektirmektedir.

Daha önce de ifade edildiği üzere, çektirenin talimatları genel olarak römorkajın idaresine ilişkin olup römorkörün iç işleyişini ve teknik yönetimini kapsamaz. Gemi donatanı ile römorkör mürettebatı arasında, adam çalıştıranın sorumluluğundaki karakteristik unsur olan "*bağımlılık*" bulunmamaktadır. Ayrıca gemi donatanının römorkör mürettebatı üzerinde adam çalıştıran gibi bir gözetim ve denetim imkânı da yoktur. Öte yandan, römorkörün mutad işleyişi yine römorkaj şirketinin (çekicinin) bünyesinde sürdürülür. Römorkör kaptanı ve mürettebatının römorkaj şirketiyle arasındaki hizmet sözleşmesi ne sona erer ne de kesintiye uğrar. Bu kişiler römorkaj esnasında da römorkaj şirketinin iş organizasyonunda yer almaya devam eder.

Birleşik Krallık RGŞ m. 3'te yer alan kloz ise esas itibariyle çekicinin adamlarını çektirenin müstahdemi haline getirmemekte, yalnızca bundan doğan sorumluluğu

---

[1000] Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 65.

[1001] Şükran Seçil Ertan, "1976 LLMC Hükümlerine Göre Sınırlı Sorumluluğa Tâbi Borçlular ve Alacaklar", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bilgi Üniversitesi SBE, 2010), 66.

sözleşme koşulları dairesinde bertaraf etmeyi amaçlamaktadır[1002]. Dolayısıyla söz konusu klozun geniş anlamda sorumsuzluk klozu kapsamında değerlendirilmesi ve buna göre muamele edilmesi gerekir[1003]. Zira burada çekicinin, kendi müstahdemini akdin karşı tarafı olan çektirenin adamı saydırtmak suretiyle, bir sorumluluktan kurtulma çabası söz konusudur. Bu yönüyle, bahsi geçen klozun yardımcı şahısların eylemlerinden sorumluluğu ortadan kaldıran kayıtlardan çok da bir farkı kalmamaktadır.

Diğer taraftan liman römorkajı sözleşmelerinde yer alan ve römorkördeki adamları römorkaj esnasında çektirenin adamı sayan kayıtlara dayanıldığı takdirde, artık çekicinin römorkajı ifa eden bir müstahdemi kalmayacaktır. Keza römorkörde o esnada bulunan tüm mürettebat çektirenin adamı sayılmıştır. Çekicinin şirket olduğu ve organlarının ve sair temsilcilerinin de merkezde bulunduğu göz önüne alındığında, çekici adına o işi fiilen icra eden, yani asli edim olan römorkajı ifa eden bir kimse kalmamaktadır. Çektiren, kendi adamlarıyla bu işi kendi kendine görmektedir. Bu yönüyle zaten bir iş görme sözleşmesinin varlığından da bahsedilemez. Olsa olsa römorkör kiralama ve personel tahsisini konu alan bir sözleşme olabilir ki bu başlık altında incelediğimiz klozun geçerliliğini kabul eden Anglo-Amerikan Hukuku'nda dahi sözleşme hizmet sözleşmesi olarak kabul edilmektedir. Oysa römorkaj sözleşmesinin bir kira ilişkisi yaratmadığı hemen hemen herkesin kabulündedir.

Sayılan tüm bu gerekçelerle[1004], römorkörü ve orada görev alan gemi adamlarını çektirenin hizmetinde sayan klozun hukuken gemi donatanı (çektiren) ve römorkördeki gemi adamları arasında TBK m. 66 anlamında bir ilişki yaratmadığı sonucuna ulaşmaktayız. Ayrıca römorkaj sırasında gemi donatanı ile römorkördeki gemi adamları arasında, gemi donatanını adam çalıştıran tahtına sokacak bir bağımlılık ilişkisi yaratılmamaktadır. Netice olarak römorkaj esnasında römorkörün gemi adamlarının davranışları neticesinde üçüncü kişiler zarara uğrarsa, yedekteki gemi donatanı TBK m. 66 çerçevesinde sorumlu tutulamaz. Bu madde kapsamındaki sorumluluk yine römorkör donatının üzerindedir.

1002 Kovatz, *Law of Towage*, 55; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 182.

1003 Eğer borçlunun yardımcıları, alacaklının talimatına göre ve onun işi dolayısıyla çalışıyorlarsa, borçlunun yardımcılarının fiili dolayısıyla doğacak sorumluluğu kaldıran örtülü bir sorumsuzluk şartının taraflar arasında varlığı kabul edilir. Bkz. Erten, *Sorumsuzluk Şartları*, 101. Aynı yönde bkz. Başalp, *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, s. 10-14, 31.

1004 Alman Hukuku bakımından aynı yöndeki açıklamalar için bkz. Carl Güttschow, "Die Haftung des Reeders bei Kollisionen von Schleppzügen", *Hanseatische Gerichtszeitung Hauptblatt*, 3, (1902): 21.

3. 3. 3. 3. 3. TBK m. 116 (BK m. 100) Kapsamındaki Sorumluluğun Değerlendirilmesi

ERTAN[1005], edime dolaylı yoldan, ikincil derecede katkıda bulunanların BK m. 100 (TBK m. 116) kapsamında yardımcı kişi olarak kabul edilemeyeceği gerekçesiyle, donatanın asli edim olarak römorkajı üstlenmediği durumlarda[1006], donatan ile römorkaj hizmeti veren arasında BK m. 100 (TBK m. 116) anlamında yardımcı kişi ilişkisi bulunamayacağını ileri sürmektedir[1007].

TBK m. 116 (BK m. 100) çerçevesinde bir kişinin yardımcı şahıs sayılabilmesi için sürekli veya geçici olarak borcun ifasına borçlunun onayı ile katılınması yeterlidir[1008]. Yardımcı kişinin, borçlunun otoritesi veya emri altında çalışması, şart değildir[1009]. Bu yönleriyle TBK m. 66 (BK m. 55) şartlarında sayılan kişilerden ayrışmaktadır[1010]. Kanımızca çekicinin liman sahasında gördüğü işler, yedeğindeki geminin üçüncü kişilere karşı üstlendiği sözleşmesinin ifası kapsamında, ona yardımcı olmak üzere gerçekleştirilmekte olup TBK m. 116 uygulaması kapsamında kalmaktadır.

Öte yandan tüzel kişiler de gerçek kişiler gibi yardımcı kişi sayılabilir[1011]. Bu durumda, borçlunun sorumluluğu, ifada kullandığı tüzel kişilerin organlarının veya organlarının görevlendirmiş olduğu kişilerin vermiş olduğu zararlardan kaynaklanacaktır[1012]. Aynı şekilde, çekicinin tekel konumu da onun yardımcı şahıs

---

1005 Ertan, "LLMC", 66.

1006 Yazara göre donatanın ifa ile borçlu olduğu edimin römorkaj hizmeti vermek olması hâli, donatanın römorkaj ameliyesi ile iştigal ediyor olması ihtimalinde söz konusu olacaktır. Bkz. Ertan, "LLMC", 66.

1007 Yazar ileri sürdüğü hususları şu örnekle somutlaştırmıştır: "*..Örneğin bir yük taşıma sözleşmesi tahtında geminin tahliye limanına yanaştırılması işlemi için kullanılan römorkörün römorkaj faaliyeti esnasında yüke zarar vermesi hadisesinde, taşıyanın asli edimi yük taşımak olduğundan, römorkaj hizmeti veren ile arasında yardımcı kişi ilişkisi olmayacak ve BK m. 100 kapsamında römorkaj hizmeti verenin fiillerinden sorumlu olmayacaktır*…." Bkz. Ertan, "LLMC", 66.

1008 Eren, *Borçlar Genel,* 1096.

1009 Eren, *Borçlar Genel,* 1098.

1010 Aradaki farklarla ilgili detaylı inceleme için bkz. Zarife Şenocak, *Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu*, Ankara: Dayanırlı Hukuk Yayınları,1995, 135-140.

1011 Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel*, 418; Eren, *Borçlar Genel*, 1097.

1012 İfa yardımcısı olarak kullanılan yardımcı kişinin tüzel kişi olması halinde, ifa faaliyetlerinde, tüzel kişinin organlarının kontrolünde görev yapan çalışanları yer alacaklardır. Nitekim römorkaj işlemi bakımından çekici şirketin bu iş için görevlendirdiği römorkör mürettebatı ifa faaliyetlerini gerçekleştirmektedir. Bkz. Semih Yünlü, *Yardımcı Kişilerin Fiillerinden Sorumluluk*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019), 140-144; Melih Arslan, *Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Yardımcı Kişilerin Fiillerinden Sorumluluğun Sınırlandırılması ve Kaldırılması*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020), 24.

konumunu değiştirmemektedir[1013]. Dolayısıyla tekel konumunda olsa bile yardımcı kişi konumundaki çekicinin, çektirenin akdi ilişkiye girdiği kişilere verdiği zararlardan dolayı çektirenin sorumlu tutulmasında bir engel bulunmamaktadır[1014].

Açıklanan gerekçelerle, çekicinin, yedekteki gemi donatanın üstlendiği sözleşmelerin ifasında kullandığı bağımsız kişiler kapsamında değerlendirilerek TBK m. 116 (BK m. 100) anlamında yardımcı şahıs sayılması gerektiğini savunmaktayız.

Örneğin, liman işletmesinden ayrı bir römorkaj işletmesinin bulunduğu bir limanda, liman işletmesiyle akdi ilişkiye girerek limandaki deniz sahasında derinleştirme çalışması yapan bir tarak gemisine römorkaj hizmeti verilmiş ve römorkör kaptanının hatalı manevrası sonucunda römorkör ve tarak gemisi rıhtım vincine çarparak zarar vermişse; tarak gemisi donatanı, römorkör kaptanının kusurunun sebep olduğu zararlardan ötürü, liman işletmesine karşı TBK m. 116 uyarınca sorumlu tutulabilir. Buna karşın, meydana gelen çarpışma neticesinde rıhtım işçisinin yaralanmasına yol açılmışsa, rıhtım işçisiyle akdi ilişkisi bulunmayan tarak gemisi donatanına karşı, römorkör kaptanının eylemlerinden dolayı TBK m. 66 uyarınca dava ikame edilemez. Aynı şekilde, tarak gemisi donatanına karşı da ne rıhtım vincine ne de rıhtım işçisine verilen zarardan ötürü TTK m. 1062 uyarınca talep yöneltilemez. Buna karşın gerek rıhtım işçisi gerekse liman işletmesi, uğradıkları zararların tazmini için TTK m. 1062 kapsamında römorkör donatanından talepte bulanabilir.

[1013] Bu konudaki bir diğer tartışma konusu ise tekel konumundaki yardımcı şahısların durumudur. Doktrinde bir görüş, işin görülmesi sırasında tekel olarak hizmet sunan kuruluşlardan yardım alınması hallerinde, durumunda doğacak zararlardan dolayı borçlunun seçim imkânı olmadığı gerekçesiyle sorumlu tutulmaması gerektiğini ileri sürmektedir. Andreas Von Tuhr, *Borçlar Hukuku,* C. 1/II, çev. Cevat Edege, (Ankara: Olgaç Matbaası, 1983), 594.
Aksi görüş ise, borçlunun her halükârda tekel konumdaki yardımcıya giderek rücu edebileceği, bu sebeple de öncelikle alacaklının korunması gerektiği düşüncesiyle yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk hükmünün uygulanmasını savunmaktadır. Bkz. Şenocak, *İfa Yardımcısı*, 116; Kubilay, *Taşıma Terminali İşleticileri*, 139; Nalan Kahveci, *İstanbul Şerhi: Türk Borçlar Kanunu Genel Hükümler*, C. I, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2018), 933-934.
Üçüncü bir görüş, bu soruya doğrudan olumlu veya olumsuz cevap vermek yerine, tekel durumu ikiye ayırarak değerlendirme yapmanın daha uygun olacağını düşünmektedir. Şayet borçlunun ifanın en azından bir kısmında kullandığı tekel konumdaki yardımcı kişi, o işin yapılması hususunda olmazsa olmaz bir noktada ise, tekel konumdaki bu yardımcı kişinin fiillerinden dolayı borçlunun sorumlu tutulmaması gerektiğini zira bu son halde tekel konumundaki yardımcının fiillerinin borçlunun ifa sahasının dışında olduğunu belirlemektedir. Borcunu şahsen ifa etmesinin önünde kanunen veya fiilen bir engel bulunmamakla birlikte yardımcı kişi kullanmak istediği taktirde ise, borçlunun seçme imkânı bulunduğundan dolayı, yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk hükmünün uygulanabilmesi gerekir. Böyle bir durumda fayda/yük dengesi açısından da borçlunun tekel konumdaki üçüncü kişi yardımcıyı kullanmaktaki rizikoları üstlenmesi daha doğru olacaktır. Bkz. Yünlü, *Yardımcı Kişi*, 24.

[1014] Yünlü, *Yardımcı Kişi*, 130-132.

3. 3. 3. 3. 4. Taşıyan Sıfatıyla Sorumluluğun Değerlendirilmesi

Çekicinin fiili taşıyanın ya da donatan sıfatına sahip akdi taşıyanın yardımcı kişisi olduğunu söylemek mümkündür[1015]. Römorkaj sırasında çekicinin ve adamlarının kusuru yedekteki gemide taşınan yükün zarar görmesi hâlinde, çekicinin taşıyanın ya da fiili taşıyanın adamı olarak nitelendirilmesi gerekmektedir[1016]. Dolayısıyla sorumluluk da taşıyanın sorumluluğu hükümleri çerçevesinde tayin olur.

Taşıyan geminin sevk ve idaresi ile başkaca teknik yönetimine ilişkin eylemin veya yangının sonucunda yüke gelen zararlardan sorumlu değildir (TTK. m. 1180). Römorkör nezdinde gerçekleşen seyir hatalarının teknik kusur kapsamında değerlendirildiği göz önünde bulundurulduğunda, taşıyanın TTK m. 1180 hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulması olanaklı gözükmektedir[1017]. Ancak zarar her daim seyir hatasından kaynaklanmayabilir. Örneğin, römorkör donatanının römorkörün bakımlarını düzenli yaptırmaması sebebiyle römorkaja elverişsizlikten kaynaklı olarak yükler zarara uğramışsa, burada teknik kusurdan bahsedilmemelidir.

TTK'nın deniz yolu ile yolcu taşımalarına ilişkin kısmında, muhtelif hükümlerde taşıyanın adamlarından bahsedilmekle birlikte, bunların kim olduğuna dair TTK m. 1179 benzeri bir hüküm mevcut değildir. Doktrinde bu kavram geniş yorumlanmakta ve taşıyanın taşıma işini ifa etmek üzere her safhada yararlandığı kişiler taşıyanın adamları içerisinde mütalaa edilmektedir[1018]. Dolayısıyla çekici de fiili taşıyanın (TTK m. 1257) veya donatan sıfatına sahip akdi taşıyanın adamı sayılır ve taşıyan onların eylemlerinden de sorumludur. O hâlde gemide yolcu taşınılan durumlarda, çekicinin eylemlerinden dolayı TTK m. 1256 vd. hükümleri göz önünde tutulacaktır.

1015 Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu,* 68-69; Sercan Örsel, *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019), 24-25; Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 181.

1016 Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 181.

1017 Ülgener, *Sorumsuzluk Hâlleri*, 78.
Norveç Denizcilik Kanunu'nun "*Teknik kusur ve yangından kaynaklı zararlar*" başlıklı 276. maddesinde zararın, geminin seyri veya yönetiminde kaptan, mürettebat, kılavuz kaptan, römorkör ya da gemi hizmetinde çalışan diğer kişilerin kusurundan kaynaklandığı ispat edebiliyorsa, taşıyanın zarardan sorumlu tutulamayacağı hükme bağlanmıştır.

1018 Melda Taşkın, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu,* (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2016), 129-132.

3. 3. 4. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı

Çektiren sıfatını haiz kişiler de Türkiye'nin taraf olduğu ve sorumluluğun sınırlandırılmasına imkân veren anlaşmalar doğrultusunda sorumluklarını sınırlandırabildiler. Çektirenin sorumluluğuna yol açabilecek tüm durumların incelenmesi olanağı bulunmadığından, çalışmanın bu kısmında yalnızca deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hususunda temel sözleşme olan 1976 Londra MS incelenecektir. Bununla birlikte, bir sonraki başlıkta detaylı olarak görüleceği üzere, çektiren, sorumluluğunun kaynağına göre daha başka kurallara da muhatap olabilir.

3. 3. 4. 1. Milletlerarası Sözleşmeler

TTK m. 1328/1 uyarınca; deniz alacaklarından doğan sorumluluk, 19.11.1976 tarihinde Londra'da kabul edilen ve akabinde 02.05.1996 tarihli Protokol[1019] ile değişikliğe uğrayan "*Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme*[1020]" (1976 Londra MS)[1021] veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlanabilir. Sorumluluğun sınırlandırılması hususunda temel sözleşme 1976 Londra MS olmakla birlikte, Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler bundan ibaret değildir. 1992 tarihli "*Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme*"nin de ele aldığı konular itibariyle uygulanması söz konusu olabilir[1022].

1019 Orijinal başlığı: "*Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 19 November 1976*". 2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, 1996 Protokolüne katılma yoluyla taraf olunması kararlaştırılmıştır (R.G. 13.03.2010 T., 27520 Sa.). 1996 Protokolü 17.10.2010 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir.

1020 Orijinal başlığı: "*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*". 28.02.1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, 1976 tarihli Sözleşmeye katılma yoluyla taraf olunması kararlaştırılmıştır (R.G. 04.06.1980 T., 17007 Sa.). Katılma işlemleri 06.03.1998 tarihinde tamamlanmıştır. Dolayısıyla 1976 Londra MS, 01.07.1998 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir.

1021 TTK m. 1328/3: "*Bu Kısımda geçen "1976 tarihli Sözleşme" ibaresi, "19.11.1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"yi, 02.05.1996 tarihli Protokolü ve bu Sözleşmeye ilişkin değişikliklerden Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girmiş olanları topluca ifade eder*".

1022 "*29/11/1969 tarihinde, Brüksel'de, "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme" ("1969 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi") akdedilmiştir. Bu sözleşmeyi tamamlamak üzere de 18/12/1971 tarihinde, yine Brüksel'de, "Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme" kabul edilmiştir. Uygulamada ortaya çıkan ihtiyaçlar ve Sözleşmelerin öngördüğü sınırların düşük kalması sebepleriyle, her iki Sözleşmede değişiklik yapılması yoluna gidilmiştir. 1984 yılında yapılan ilk değişikliklerden sonra,*

Hem 1976 Londra MS hem de 1992 Petrol Kirliliği MS, milli hukuk olarak doğrudan uygulanacaktır. Anılan sözleşmelerin uygulanması için, MÖHUK m. 1 anlamında yabancılık unsuru aranmaz. Dolayısıyla mahkemeler, başka bir yasama tasarrufu gerekmeksizin, bu sözleşmeleri Resmi Gazete'de yayımlanan metinlere göre uygulamak zorundadır. Ancak sözleşmeler, bu alandaki her konuyu düzenlemedikleri gibi birçok hususta âkid devletlere ulusal hukuklarında düzenleme yapmak üzere seçenekler sunmuştur. Bu seçeneklerden hangilerinin tercih edildiğini açıklamak üzere milli kanunlarda hükümler sevk edilmesi gerekmektedir. Öte yandan, 1976 Londra MS ve 1992 Petrol Kirliliği MS dışında kalan borçlular ve talepler de vardır. Bu kişiler ve talepler hakkında, çeşitli ülkelerin ulusal hukukunda özel düzenlemeler kabul edilmiştir. Doğrudan sözleşmelerde düzenlenen talepler kadar mühim ve yaygın olan bu durumlara ilişkin olarak da kanuni düzenleme yapılması gerekmiştir. TTK'nın "*Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini*" başlıklı Yedinci Kısmı, 1976 Londra MS ve 1992 Petrol Kirliliği MS'de açık bırakılan veya âkid devletlere milli kanunlarında düzenleme yapma hakkı yahut yükümlülüğü getiren özel hukuka ilişkin hususlarda tamamlayıcı düzenlemeler sevk etmek amacıyla hazırlanmıştır. Buna karşılık, özellikle 1992 Petrol Kirliliği MS bakımından yapılması gereken idare hukukuna ilişkin düzenlemeler, TTK'nın dışında bırakılmıştır[1023].

Anılan iki sözleşme dışında, "*2001 Tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme*"[1024] ve "*1974 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Sözleşmesine*

27/11/1992 tarihinde, Londra'da, yeni (tadil edilmiş) metinler "1992 tarihli, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme" ve "1992 tarihli, Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme" başlıklarıyla kabul edilmiştir ("1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi" ve "1992 tarihli Fon Sözleşmesi"). Türkiye'nin 1992 tarihli Sözleşmelere katılması, 27/01/2000 tarihli ve 4507 ile 4508 sayılı Kanunlarla uygun bulunmuş; bu Kanunlarda da 26/04/2001 tarihinde kabul edilen 4658 sayılı Kanun ile değişiklik yapılmıştır. Bu Kanunlara istinaden, Türkiye'nin katılma belgesi 15/08/2001 tarihinde tevdi edilmiştir. Dolayısıyla her iki Sözleşme, 17/08/2002 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir". Bkz. TTK madde gerekçeleri, Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini 1328 ilâ 1349. Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.

[1023] TTK madde gerekçeleri, Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini 1328 ilâ 1349. Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.

[1024] Orijinal başlığı: "*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001*". Türkiye'nin bu Sözleşmeye katılması 6439 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş (RG. 28588 Sa., 15.03.2013 T.) ve Sözleşme 27.07.2013 tarih ve 28720 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Sözleşme Türkiye'de 12.12.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Ait 2002 Protokolü"[1025] kapsamında da sorumluluğun sınırlandırılması gündeme gelebilir. Bahsi geçen sözleşmelerin dışında da sözleşmelerin bulunduğu ve her birinin incelenmesi ancak ayrı birer çalışmanın konusu olabilecek genişlikte olduğundan bu başlık altında yalnızca 1976 Londra MS kapsamındaki sorumluluğu sınırlandırma hakkı ele alınmıştır.

3. 3. 4. 2. 1976 Londra MS Çerçevesinde Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması

3. 3. 4. 2. 1. Gemi Yönünden

1976 Londra MS'de öngörülen hükümlerin hangi gemilere uygulanacağına ilişkin açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte, 1976 Londra MS m. 1/2'de yer alan gemi tanımında "*deniz gemisi maliki*" anlamına gelen "*the owner, ... of a seagoing ship*" ibaresi kullanılmıştır. Diğer taraftan, 1976 Londra MS m. 15/2-(a)'da "*kendi mevzuatı gereğince iç sularda seyre tahsis edilmiş olan gemilere*" ilişkin sorumluluk rejimini âkid devletlerin inisiyatifine bırakılmıştır. Bu iki hükümden hareketle, Sözleşmenin deniz gemilerine uygulanacağı sonucuna varılmaktadır. Bununla birlikte TTK m. 1330/1-(b), içsu gemilerini de uygulama alanının kapsamında almıştır[1026].

1976 Londra MS'nin 15. maddesinin 2. paragrafının (b) bendi çerçevesinde âkid devletlere, 300 tonilatodan küçük gemiler için sorumluluğun sınırlandırılması hususunda özel düzenlemeler yapma hakkı tanınmıştır. TTK m. 1330/1-(c), bu gemileri de uygulama alanının kapsamında almıştır[1027]. Böylece 300 tonilatodan küçük gemiler de sözleşmenin

---

[1025] Orijinal başlığı: "*Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*". Türkiye'nin bu Sözleşmeye katılması 6990 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş (RG. 30027 Sa., 03.04.2017 T.), Sözleşme 19.09.2019 tarih ve 30893 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Sözleşme Türkiye'de 16.09.2022 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

[1026] "*1976 tarihli Sözleşmeye taraf olan devletlerin büyük bir kısmı, bu haktan yararlanmış ve içsu gemilerini de Sözleşmenin kapsamına almıştır (CMI Raporu s. 485, 594). Bu hususta içsu gemilerinin maliklerini sınırsız sorumluluğa tâbi tutmak, adaletsizlik teşkil edecektir. Nitekim bazı göllerde ve nehirlerde yük ve yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Bu nedenle, 1976 tarihli Sözleşmede tanınan açık yetkiye istinaden ve Tasarının 931 inci maddesiyle kabul edilmiş olan genel ilkeye uygun olarak, Sözleşmenin içsu gemileri hakkında da uygulanacağı bu bent ile kabul edilmiştir. Gerçi 1976 tarihli Sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlama hakkı tanınan "gemi maliki", 1 inci maddenin ikinci paragrafı uyarınca "deniz gemisinin maliki"dir; ancak, Sözleşmenin 15 inci maddesinin ikinci paragrafının (a) bendinde yer alan açık kural dikkate alındığında, Sözleşmenin içsu gemilerine uygulandığı hallerde, "gemi maliki" kavramının da "içsu gemisi maliki" olarak okunup anlaşılması gerekmektedir*". Bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1330.

[1027] "*Londra konferansında, İsviçre gibi ülkeler, içsularda kullanılan bazı küçük tekneler için daha yüksek limitler kabul etme haklarını saklı tutmak istediğinden bu hüküm kabul edilmişti. 1976 tarihli Sözleşmeye taraf olan ülkelerin yaklaşık yarısı, bu haktan yararlanarak, 300 tonilatodan küçük gemiler için özel kurallar kabul etmiştir (CMI Raporu, sayfa 488, 598). Ancak, yapılan düzenlemelerin*

uygulama alanı içerisinde kalmıştır. Bununla birlikte söz konusu gemilere ilişkin sorumluluk sınırı TTK m. 1332'de ayrıca düzenlenmiştir.

1976 Londra MS'nin 15. maddesinin 4. paragrafı çerçevesinde âkid devletlere, sondaj gemileri için sorumluluğun sınırlandırılması hususunda özel düzenlemeler yapma hakkı tanınmıştır. TTK m. 1330/1-(d), bu gemileri de uygulama alanının kapsamında almıştır[1028]. Yine söz konusu gemilere ilişkin sorumluluk sınırı TTK m. 1333'de ayrıca düzenlenmiştir.

1976 Londra MS, hava yastıklı araçlara (*air-cushion vehicles*) ve deniz dibinde veya daha altında bulunan doğal kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan yüzen platformlara uygulanmaz (m. 15/5).

3. 3. 4. 2. 2. Kişi Yönünden

Sorumluluklarını sınırlandırmaya hakkı olan kişiler 1976 Londra MS m. 1'de sayılmıştır[1029]. Maddede "*gemi maliki*"nin sorumluluğunu sınırlandırabileceği ifade

---

tümü, sorumluluk sınırının azaltılması yönünde olmuştur. Bunun dışında 1976 tarihli Sözleşmeden ayrılan bir düzenleme kabul edilmemiş, aksine, Sözleşme hükümlerinin, ulusal hukukta kabul edilen düşük sınırlar çerçevesinde uygulanması benimsenmiştir. Bu sebeplerle Tasarının bu hükmünde, 300 tonilatodan küçük gemiler hakkında özel düzenleme yapıldığı açıklanmış, sorumluluk sınırı ise 1332 nci maddede ayrıca düzenlenmiştir." Bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1330.

1028 "*Maddenin birinci fıkrasının (d) bendinde, 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin dördüncü fıkrasının (a) bendi ile tanınan hakkın kullanıldığı açıklanmıştır. Bu hüküm uyarınca âkid devletler, tercümede "sondaj ameliyesi gemileri" olarak nitelendirilen araçlar için ayrı bir düzenleme yapma hakkını haizdir. Nitekim 1976 tarihli Sözleşme iki ihtimalde bu tür gemilere uygulanmaz: (1) âkid devlet, iç hukukunda, 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinde öngörülen sınırlardan daha yüksek sınırlar kabul etmişse; (2) âkid devlet, bu tür gemilerin sorumluluğunu düzenleyen bir milletlerarası sözleşmeye taraf olmuşsa. Bu hüküm, 1976 tarihli Sözleşmenin müzakerelerine ilişkin Londra konferansı sırasında İskandinav heyetleri tarafından teklif edilmiş ve müzakerelerin sonucunda kabul edilmiştir (LLMC Tutanakları s. 180). Yapılan teklifin iki gerekçesi vardı: bir yandan bu tür araçların tonajının düşük olması sebebiyle tonaja göre tesis edilecek fon, zarar ile oranlandığında çok cüzi kalabileceğinden, iç hukukta daha yüksek sınırların kabul edilmesine olanak sağlanması istenmiştir; diğer yandan da, bu tür araçların 1976 tarihli Sözleşmenin 1 inci maddesinin ikinci paragrafı anlamında "gemi" sayılıp sayılmayacağı hususunda duyulabilecek tereddütlerin giderilmesi amaçlanmıştır. 1976 tarihli Sözleşmenin tanıdığı bu haktan, dört İskandinav ülkesi yararlanmıştır (CMI Raporu s. 493, 603)*". Bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1330.

1029 1976 Londra MS m. 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 sınırlayabilirler.
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) bentlerinle yazılı faaliyetleri kapsar.
4. İkinci maddede yazılı alacaklardan biri gemi maliki veya yardımda bulunanın fiil, ihmal ve kusurlarından mesul bulunduğu herhangi bir şahsa karşı ileri sürüldüğü takdirde bu şahıs da işbu sözleşmede öngörülen mesuliyet sınırlamasından faydalanmak hakkını haizdir.

edilmiş ve ayrıca "*gemi maliki*"nin deniz gemisinin malikinden başka çarterer, donatan ve işleticisini de kapsadığı ifade edilmiştir. Liman römorkajında çektiren genellikle geminin maliki veya işleteni olmakla birlikte, bunların dışında hükümde sayılan kişilerin de sorumluluklarını sınırlandırabilmesi olanaklıdır.

Üstelik sorumluluğu sınırlandırma hakkı yalnızca geminin ticari operasyonunu yöneten kişilere değil bunların müstahdemlerine de tanınmıştır. 1976 Londra MS m. 1/4 uyarınca; donatan, işleten, çarterer veya yönetici tarafından istihdam edilen kişiler ya da hizmet ilişkisi dışında fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu oldukları diğer kişiler de sorumluluklarını sınırlandırma hakkını haizdir.

3. 3. 4. 2. 3. Alacaklar Yönünden

Sınırlandırmaya tabi olan alacaklar 1976 Londra MS m. 2'de belirtilmiştir[1030]. Sözleşme kapsamında sınırlamaya tabi tutulan işbu alacaklar sınırlı sayı ilkesine göre tespit edilmiş olup bunlar dışındaki alacaklar için sözleşme hükümleri uyarınca sınırlı

---

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 olmak üzere sözleşme hükümlerinden faydalanmak hakkını haizdir.

7. Sınırlı mesuliyete dayanılması mesuliyetin kabulü anlamına gelmez".

[1030] 1976 Londra MS m. 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 vuku bulan 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 vuku bulan 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 baş-kaca sebep oldukları zararlar yüzünden sorumlu şahıstan gayrı bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklar.

2. Birinci paragrafta yazılı alacaklar, rücu hakkına veya bir garantiye dayanan, akdi veya gayrı 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".

sorumluluk iddiasında bulunulamayacaktır[1031]. Bununla birlikte, 1976 Londra MS'de bazı alacakların, millî hukukta yapılacak bir düzenlemeyle uygulama alanı dışında bırakılmasına olanak tanınması üzerine, TTK m. 1331 hükmü kalem alınmış ve 1976 Londra MS m. 2/1'in (d) ve (e) bendinde sayılan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlanamayacağı belirtilmiştir.

1976 Londra MS m. 2/1'in (a) bendinde yer alan "*geminin işletilmesi*" ("*operation of the ship*") ibaresi, geminin römorkaj hizmeti aldığı esnadaki faaliyetleri kapsamına alacak şekilde bir yorumu gerektirmektedir[1032]. Zaten römorkaj bir geminin işletilmesi kapsamındaki mutad uygulamalardan olup bu konuda tereddüt yaşanmamalıdır.

Gemi donatanının sorumluluğunu sınırlanma hakkı bakımından tazminat talebinin haksız fiil veya sözleşmeye aykırılığa dayandırılması arasında fark yoktur[1033]. Zira 1976 Londra MS'nin 2. maddesinde "*sorumluluğun sınırlanabileceği alacaklar*" sorumluluk sebebinden bağımsız olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla zarar gören ister TTK m. 1062 ister TBK m. 66 veya TBK m. 116 uyarınca tazminat talep etsin römorkör donatanı sorumluluğunu sınırlandırabilir.

Donatana karşı yöneltilecek taleplerin 1976 Londra MS m. 3 kapsamında istisna tutulan alacak kalemleri arasında yer almaması gerekir[1034]. Söz konusu alacaklar sınırlamadan hariç bırakıldığından, başka bir düzenleme çerçevesinde de sorumluluğun

---

1031 Patrick Griggs/Richard Williams/Jeremy Farr, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, (London: LLP 2004), 19.

1032 Aynı yönde bkz. Kula Değirmenci, *Sorumluluğu Sınırlandırma*, 75.

1033 Davies, *Shipping Law*, 625; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 552; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 396 vd; Atamer, "Vessel Owners and Operators", 110; Kula Değirmenci, *Sorumluluğu Sınırlandırma*, 75; Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 165.

1034 1976 Londra MS m. 3: Sınırlamadan hariç bırakılmış olan alacaklar
"*Bu sözleşme hükümleri aşağıdaki alacaklara uygulanmaz:*
a) Kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garame alacakları;
b) Hidrokarbonlar (akaryakıtlar) ile kirletmeden 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".

sınırlandırılması mümkün olamıyorsa, donatan ilgili zararın tamamını tazmin etmek zorunda kalacaktır.

3. 3. 4. 2. 4. Sorumluluk Sınırı

1976 Londra MS ile tonaja dayalı hesaplama metodu kullanılarak gemi başına mali sorumluluk limiti getirilmiştir. Kabul edilen hesap birimi de "*Özel Çekme Hakkı*" olmuştur. Buna göre, 1976 Londra MS m. 6 kapsamındaki sınırlama yedekteki geminin tonajına göre yapılacaktır[1035]. Talep geminin çalışmasıyla bağlantılı olarak meydana gelen hasarla ilgili olduğundan, römorkörün tonajı önemsizdir, çünkü talebe yol açan şey çektirenin kusurudur[1036]. Konvoyun bir parçasını oluşturduğu için römorkörün de römorkajın içinde olması bu durumu değiştirmemektedir[1037]. Dolayısıyla üçüncü kişilere karşı sorumlulukta römorkörün tonajının yedekteki geminin tonajına eklenmek suretiyle hesaplanabilmesi olanaklı değildir[1038].

1976 Londra MS'de sorumluluk limitleri belirlenirken daha hakkaniyetli olacağı fikri ile "*kademeli sistem*" kullanılmış ve esnek ölçü kabul ederek geminin tonajı arttıkça hesap birim sayısının azaltılmasını tercih etmiştir. Böylelikle büyük gemilerinin sorumluluk sınırının çok yüksek meblağları bulmasının önüne geçilmesi ve sorumluluk sınırının makul bir çerçevede tutulması hedeflenmiştir[1039].

3. 3. 4. 2. 5. Hakkın Kullanılması ve Hakkın Kaybı

1976 Konvansiyonu'na göre sorumluluk; fon tesis edilmeksizin def'i yoluyla öne sürülerek yahut fon tesis edilerek sınırlandırılabilmektedir.

Sözleşmenin 4. maddesine göre; "*şahsi fiil veya ihmalinden ileri gelen zarara kasten yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olduğu isbat olunan sorumlu kişi mesuliyetini sınırlama hakkını haiz değildir*". Donatan çoğu durumda karşımıza tüzel kişi (şirket) olarak çıktığından, sorumluluğu sınırlandırma hakkını ortadan kalkması bakımından; eylem ve

---

1035 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 553.
1036 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 552.
1037 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 552.
1038 *Grieg Shipping A/S v. Fortune Marine Ltd. (The Dubai Fortune),* 2013 FCA 218 uyuşmazlığında Kanada Yüksek Mahkemesi, 1976 Londra MS'de sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde, zarardan sorumlu tutulan gemi dışında başka bir geminin tonajının da hesaba katılmasını gerektiren herhangi bir ifadenin bulunmadığını belirtmiştir. Bu nedenle yedekteki gemi donatanı sorumlu tutulduğunda, sorumluluk sınırında yalnızca o geminin tonajı dikkate alınmalıdır.
1039 Kender, "Donatanın Sınırlı Sorumluluğu", 120-121.

işleriyle şirketi borç altına sokan organların kusuru ve organı oluşturan kişilerin kusurları ile bu organ ve kişileri genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişilerin kusuru dikkate alınır[1040] (TTK m. 1343). Ayrıca bu türden bir kusur neticesinde ortaya çıkan zararlar gerek tekne gerekse sorumluluk sigortası kapsamı dışında bırakıldığından, çektiren zararları kendisi tazmin etmek zorunda kalacaktır[1041].

[1040] "*Eğer bir tüzel kişi veya adî şirket ortağı, sözkonusu işi kendisi yapmış olsaydı 1976 veya 1992 tarihli Sözleşmelere göre sınırlama hakkını kaybedecek idiyse, o işi genel veya özel bir yetkiye istinaden aktardığı kişinin de kusuru aynı niteliktedir. Sözgelimi, bir geminin denize ve yola elverişli halde bulunması için nitelikli bir kaptan istihdamı zorunluyken, alkol problemi bulunan bir kaptanın işe alınması, tüzel kişi organlarından biri tarafından değil de, özel bir yetkiye istinaden bu hususta uzman bir başka şirkete devredilmişse, böyle bir kaptanın istihdam edilmesi "pervasız davranış" niteliğindedir ve doğrudan tüzel kişinin sınırlama hakkının düşmesine yol açar*". Bkz. TTK madde gerekçeleri, m. 1343.

[1041] Detaylı inceleme için bkz. Yazıcıoğlu, *Tekne Sigortası*, 200 vd.; Acar, *Kulüp Sigortası*, 210 vd.; Çelik Partal, *Tekne Sigortaları*, s. vd.; Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası*, 218 vd.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ, RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN UYUŞMAZLIKLARA UYGULANACAK HUKUK VE UYUŞMAZLIKLARIN ÇÖZÜM MERCİİ

4. 1. Genel Olarak

Klasik sözleşmeler hukuku inceleme perspektifinden hareketle, yükümlülük ve sorumluluk bahsi incelenen römorkaj sözleşmesinin, hangi hallerde sona ereceği ve bunların hukuki sonuçlarının neler olacağı konularının da incelenmesi icap eder. Nitekim bu bölüm altında da ilk olarak römorkaj sözleşmesinin sona ermesi ele alınacaktır. Tüm sona erme sebeplerini inceleme olanağı bulunmadığından, liman römorkajı uygulaması da göz önünde tutularak belirli başlı sona erme halleri genel hatlarıyla sunulacaktır. Bu kapsamda; dar ve geniş anlamda sona ermeye ilişkin bilgi ve örnekler verildikten sonra, ifa, tarafların anlaşması (ikâle sözleşmesi), tek taraflı sona erdirme ve sürenin sona ermesi sebepleri ayrıca irdelenecektir.

Deniz ticaretinin uluslararası özelliği, römorkaj sözleşmesinin bünyesinde çok fazla yabancılık unsuru içeren bir sözleşme olmasına yol açmaktadır. Bu özellik ihtilaf hâlinde sözleşmeye uygulanacak hukuk kuralları ile yetkili mahkemenin önceden tespitini hayli zorlaştırmaktadır. Hâl böyle olunca, taraflar bu belirsizliği ortadan kaldırmak amacıyla, yaptıkları sözleşmelerde genellikle "*Law and Arbitration/Jurisdiction*" başlığı altında, hukuk ve tahkim/yetkili mahkeme klozlarına yer vermektedirler[1042]. Söz konusu klozlar uyuşmazlık durumunda tarafların (ve avukatların,

[1042] Liman römorkajı için bkz. Birleşik Krallık RGŞ m. 9; Alman RGŞ m. 8; İskandinav RGŞ m. 3; Hollanda RGŞ m. 9.

hakimlerin) ilk olarak bakmak zorunda oldukları kayıtlardır. Zira uyuşmazlığın hangi hukuk kurallarına göre ve nerede çözüleceği önceden bilinmeksizin uyuşmazlık hakkında talep veya savunma hazırlamak ya da uyuşmazlık hakkında karar vermek mümkün değildir. Römorkaj sözleşmesinin mezkûr özelliği karşısında, (en azından) genel çerçevenin ortaya konulması amacıyla bu bölümün üçüncü ve dördüncü kısımları hazırlanmıştır.

Bu bölümün üçüncü kısmı olan "*Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıklara Uygulanacak Hukuk*" başlığı altında, öncelikle tarafların sözleşmeye uygulanacak yetkili hukuku hangi şartlar altında seçebilecekleri ve seçimin sonuçlarının neler olacağı ele alınacaktır. Daha sonra, böyle bir hukuk seçimi yapılmayan durumları ele almak üzere sözleşmelere ilişkin MÖHUK'da yer alan bağlama kuralları tespit edilecektir.

Dördüncü kısım olan "*Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıkların Çözüm Mercii*"nde, römorkaj sözleşmelerine ilişkin ihtilafların muhtemel çözüm mercileri ortaya konulacaktır. Bu çerçevede, öncelikle "*tahkim*" usulü ele alınacaktır. Akabinde yasal değişiklikler neticesinde eski dönemlere nazaran son dönemde daha fazla tercih edilir bir hâle gelen "*arabuluculuk*" müessesi genel hatlarıyla açıklanacaktır. Ardından, tarafların yapacakları bir "*yetki sözleşmesi*" ile yabancı bir mahkemeyi yetkilendirebilme ihtimali ve şartları değerlendirilecektir. Nihai olarak alternatif uyuşmazlık çözümüne başvurulmadığı ve yabancı mahkemenin de yetkilendirilmediği bir ihtimalde, uyuşmazlığın hangi Türk mahkemesinde çözümlenmesi gerektiği tespit edilmeye çalışılacaktır.

Açık deniz römorkaj sözleşmeleri bakımından bkz. TOWCON 2021 (II. Kısım, 35. Kloz); TOWHIRE 2021 (II. Kısım, 35. Kloz); TOWCON 2008 (II. Kısım, 33. Kloz); TOWHIRE 2008 (II. Kısım, 33. Kloz).

4. 2. Römorkaj Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Zamanaşımı

4. 2. 1. Sona Erme Halleri

4. 2. 1. 1. Genel Olarak

Borcun ve borç ilişkisinin sona ermesi birbirinden farklı kavramlardır[1043]. Borcun sona ermesi, bir edimi yerine getirme yükümlülüğünün hukuken ortadan kalkmasını ifade eder[1044]. Bir borç ilişkisinde birden fazla alacak ve borç olabilir[1045]. Borç ilişkisinden doğan bir borcun sona ermesi, borç ilişkisinin de tamamen sona ermesi sonucunu doğurmaz[1046]. Römorkaj sözleşmesinde, römorkaj ücretinin ödenmesi, çektirenin ücret ödeme borcunu sona erdirirken; römorkaj sözleşmesinin sona ermesi sonucunu doğurmaz. Römorkaj sözleşmesinin sona ermesinden bahsedebilmek için, bu ilişkiden doğan bütün borçların sona ermesi gerekir[1047].

Çekici ile çektiren arasında akdedilen liman römorkajı sözleşmesinin vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğundan bahisle, sözleşmenin sona ermesinde, tarafların

---

1043 Dar anlamda borç, alacaklının borçludan istemeye yetkili olduğu, borçlunun da yerine getirmek zorunda olduğu tek bir edimi, yani tek bir alacak veya borcu içeren hukuki ilişkiyi ifade eder. Geniş anlamda borç ise, taraflar arasındaki borç ilişkisini ifade eder. Bkz. Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel-I*, 3-4; Haluk Nami Nomer, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18. Bası, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2021), 16; Hüseyin Hatemi/Emre Gökyayla, *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, 4. Bası, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017), 311; Eren, *Borçlar Genel,* 21; Kılıçoğlu, *Borçlar Genel*, 1045-1047; Antalya, *Borçlar Genel,* 9; Ali Naim İnan/Özge Yücel, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara 2014, s. 47; Tercier/Pichonnaz/Develioğlu, *Borçlar Genel*, 40-41; İhsan Erdoğan, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 4. Bası, (Ankara: Gazi Kitabevi, 2019), 14.

1044 Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel-I*, 537; Eren, *Borçlar Genel,* 1289; Kılıçoğlu, *Borçlar Genel*, 1045-1047; Antalya, *Borçlar Genel,* 9.

1045 TBK'da borcu sona erdiren sebepler, kanunun Üçüncü Bölümünün Birinci Ayrımı'nda, "*ibra*", "*yenileme*", "*birleşme*", "*ifa imkânsızlığı*", "*aşırı ifa güçsüzlüğü*" ve "*takas*" olarak düzenlemiştir. Aynı Bölümün İkinci Ayrımı'nda ise "*zamanaşımı*" ele alınmıştır. Tâbi borcu sona erdiren sebepler kanunda sayılanlardan ibaret değildir. İfa, bozucu şartın gerçekleşmesi, hak düşürücü sürenin geçmesi, taraflardan birinin aczi, ehliyetsizliği, iflası, borcu sona erdiren başlıca nedenler olarak gösterilmektedir. Bkz. Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel-I*, 537; Eren, *Borçlar Genel*, 25-26.
TBK'daki düzenlemeler ve sistematik ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Cem Baygın, "Türk Borçlar Kanunu'nun Borç İlişkisinin Hükümleri-Borçların ve Borç İlişkilerinin Sona Ermesi Konularında Getirdiği Bazı Yenilik ve Değişiklikler", *Erzincan Üniversitesi HFD*, XIV, (2010): 119-144.

1046 Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel-I,* 537; Eren, *Borçlar Genel,* 25-26; Kılıçoğlu, *Borçlar Genel*, 1045 Antalya, *Borçlar Genel,* 9-10; İnan/Yücel; *Borçlar Genel,* 48; Hatemi/Gökyayla, *Borçlar Genel*, 311; Tercier/Pichonnaz/Develioğlu, *Borçlar Genel*, 445.

1047 Borç ilişkisinin sona ermesi TBK'da sistematik olarak ele alınmamıştır. Borç ilişkisi; sözleşmede belirtilen sürenin sona ermesi, sözleşmeden doğan bütün borçların sona ermesi, bozucu şartın gerçekleşmesi, tarafların anlaşması (ikâle sözleşmesi) yahut kanunda öngörülen bir diğer sebep ile sona erebilir. Bkz. Eren, *Borçlar Genel,* 26-28; Nomer, *Borçlar Genel*, 463.

arasındaki sözleşme hükümlerinin yanı sıra TBK'nın vekalet sözleşmesine ilişkin düzenlediği hükümler de belirleyici olacaktır[1048].

Öte yandan, yaşanan güçlükler sebebiyle sözleşmenin sona ermesine ilişkin şartların gerçekleşip gerçekleşmediğinin ve yaşanılan durumun sözleşmeye etkisinin ne olacağını tespitini yapmak her zaman kolay olmamaktadır[1049]. Bu nedenle taraflar, belirli koşulların gerçeklemesi halinde nasıl bir yol haritası izleyeceklerini, hukuki belirliliği sağlamak adına en baştan düzenlemek eğilimindedirler. Nitekim uygulamada sözleşmelerde yer alan "*mücbir sebep klozlarıyla*" (*hardship clause*), bu durum açıklığa kavuşturulmakta ve klozda bahsi geçen hadiselerin ortaya çıkması halinde nasıl hareket edileceği önceden belirlenmiş olmaktadır[1050]. Dolayısıyla uyuşmazlığın çözümünde sözleşmede yer alan bu kayıtların da dikkate alınarak bir sonuca varılması gerecektir.

1048 Detaylı inceleme için bkz. Öz Seçer, "Vekâlet Sözleşmesinin Vekâlete Özgü Sebeplerle Sona Ermesi", *İnönü HFD*, 2/Özel Sayı (2015): 877-944; Şaban Kayıhan/Mustafa Ünlütepe, "Vekâlet Sözleşmesinin Kendine Özgü Sona Erme Sebepleri", *FSM İlmî Araştırmalar*, 3, (2014): 183.

1049 Çekici, römorkajın ifasını imkânsız hale getiren durumlar olmadıkça, römorkajı ifa etmekten kaçınamaz. Aynı şekilde, haklı sebepler ortaya çıkmaksızın, devam eden römorkaj işlemini kesintiye uğratamaz. Bununla birlikte, römorkaj işleminin niteliği ve çekinin özen yükümlülüğü göz önünde bulundurulduğunda, belirli hallerde römorkaja ara vermek icap edebilir. Gerçekten de yangın, çatma, fırtına gibi olağan dışı koşullar römorkajı o an tamamlamaya salık vermeyebilir. Bkz. Rydlichowska, "Towage Contract", 149-150.
Bununla birlikte, sözleşmenin kurulmasından sonra imkânsızlık ortaya çıkabilir. Eğer imkânsızlık objektif nitelikteyse ve çektirenin kusuru da yoksa TBK m. 136'ya göre çekici borcundan kurtulur. Örneğin, rıhtıma yanaşma manevrası yaptırmak üzere römorkaj sözleşmesi akdedildikten sonra, limanda meydana gelen devasa patlama sebebiyle uzun bir süre limanda tahliye faaliyetleri yasaklanmışsa, çekicinin borcu sona erer. Şayet çektiren ücreti peşin olarak ödemişse, çekici, aldığı ücreti sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre iade etmekle yükümlüdür (TBK m. 136/2). Eğer sözleşme yapıldığı esnada römorkajın yerine getirilmesi objektif olarak mümkün değilse, başlangıçtaki imkânsızlık sebebiyle borç ilişkisi zaten batıldır (TBK m. 27). Burada sözleşme geçerli şekilde doğmadığından, sona ermesinden de bahsedilemez. Örneğin, sözleşme akdedilmeden üç gün önce konulan resmi ambargo sebebiyle, ilgili devletin bayrağını taşıyan geminin limana girmesi yasak olmasına rağmen römorkaj sözleşmesi akdedilmişse, römorkaj sözleşmesi başlangıçtaki imkânsızlık sebebiyle batıldır.

1050 Birleşik Krallık RGŞ m. 7: Çekici, aşağıdaki hususların sonuçlarından hiçbir durumda sorumlu olmayacaktır:
(a) Savaş veya savaş benzeri operasyonlar, ayaklanmalar, sivil kargaşalar, terörizm veya sabotaj eylemleri, korsanlık, ele geçirme, müsadere, mücbir sebepler, herhangi bir hastalık, kötü amaçlı yazılımlar, otonom sistemlerin arızası, bilgisayar korsanlığı, oltalama (*phishing*) saldırıları, herhangi bir devletin zorla alımı, müdahalesi, talebi veya müdahalesi, abluka veya ambargolar, yangınlar, kazalar, patlamalar ya da (tarafı olsun veya olmasın) grevler, lokavtlar, anlaşmazlıklar, iş durdurmalar, iş karışıklıkları veya diğer endüstriyel eylemler veya bunların planlanması ya da gerçekleştirilmesi için yapılan herhangi bir faaliyet.
Almanya RGŞ m. 2/4: Hizmetlerin sağlanması, özellikle hava koşulları gibi (örn. fırtına, buz veya kötü görüş) çekicinin kontrolü dışındaki koşullar nedeniyle imkânsız (*unmöglich*) veya önemli ölçüde daha zor (*wesentlich erschwert*) hâle gelirse, çekici hizmeti sağlamakla yükümlü tutulamaz.
Ayrıca bkz. Birleşik Krallık RGŞ m. 7; Doğu Kanada RGŞ m. 7; Hollanda RGŞ m. 5; Japon RGŞ m. 3.

4. 2. 1. 2. Sözleşmenin İfa Edilmesi

İfa, römorkaj sözleşmesini sona erdiren en olağan nedendir. Römorkaj sözleşmesinden doğan tüm yükümlülükler gereği gibi ifa edilince sözleşme sona erecektir. Normal şartlarda, yanaştırma manevraları bakımından geminin rıhtıma/iskeleye güvenli şekilde yanaşmasıyla; kalkış manevraları bakımından ise geminin liman sahasından emniyetli şekilde ayrılmasıyla çekicinin asli edim yükümlülüğü sona erer. Sözleşmeden doğan römorkaj ücreti ödeme yükümlülüğünü yerine getirmesiyle, çektiren de asli edimini ifa etmiş olur. Bunların dışında, sözleşmeden doğan diğer yükümlülükler de iki taraf bakımından usulüne uygun şekilde yerine getirilmişse ve artık sözleşme kapsamında başkaca bir yükümlülük kalmamışsa, römorkaj sözleşmesinin sona erdiğinin kabulü gerekir.

4. 2. 1. 3. Tarafların Anlaşması

Rızai bir sözleşme olan römorkaj sözleşmesinde, henüz bütün borçlar sona ermemişken, tarafların sözleşmenin sona ermesine ilişkin anlaşmalarıyla, yani ikâle sözleşmesi ile birlikte sözleşme sona erer. İkâle sözleşmesinde, taraflar römorkaj sözleşmesinden doğan alacak ve borçtan karşılıklı olarak vazgeçerek alacaklı ve borçlu sıfat ve durumlarına son vermektedirler[1051]. İkâle sözleşmesi şekle bağlı olmayıp, bu sözleşmenin yazılı veya sözlü olarak yapılabilmesi mümkündür[1052].

4. 2. 1. 4. Römorkaj Sözleşmesinin Tek Taraflı Olarak Sona Erdirilmesi

4. 2. 1. 4. 1. Çektirenin Römorkaj Sözleşmesini Tek Taraflı Olarak Sona Erdirme Yetkisi

Liman römorkajı sözleşmesi, çektiren tarafından her zaman sona erdirilebilir (TBK. m. 512). Bu yetki tek taraflı beyanla kullanılır, karşı tarafın rızasına ihtiyaç duyulmaz[1053]. Zira römorkaj hizmetine ihtiyaç duyan ve bunu talep eden çektirendir[1054].

1051 Eren, *Borçlar Genel,* 1284.

1052 Eren, *Borçlar Genel,* 1284.

1053 Sözleşmeyi sona erdirme iradesinin açıklanması, bozucu yenilik doğurucu bir hakkın kullanılması mahiyetini taşır. Dolayısıyla kayıt ve şarta bağlanamaması, bir kez kullanılmakla tükenmesi, tek taraflı olarak dönülememesi gibi yenilik doğurucu haklara ilişkin nitelikler, sona erdirme iradesi bakımından da geçerlidir. Bkz. Kılıçoğlu, *Borçlar Özel*, 548.

1054 Vekalet verenin sözleşmeyi her zaman sona erdirebilme yetkisi, kişilerin iş ve işlemlerini bizzat yapabilme serbestisinden kaynaklanmaktadır. Bkz. Kılıçoğlu, *Borçlar Özel,* 549.

Çektirenin ilgili limana uğramaktan veya (zorunlu römorkaj haricinde) römorkaja başvurmaktan vazgeçmesi mümkündür.

Sözleşmeyi sona erdirme hakkı uygun olmayan zamanda kullanılırsa, çektiren, çekicinin bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür (TBK m. 512/1, c.2). Uygulamada çektirenin römorkaj talebinden vazgeçtiği durumlar için genellikle iptal ücreti adı altında, römorkaj ücretinin belirli bir oranı üzerinden bir ücret kararlaştırılmakta, bunun dışında ayrıca bir dava açma ve tazminat hesaplama cihetine gidilmemektedir[1055].

4. 2. 1. 4. 2. Çekicinin Tek Taraflı Olarak Römorkaj Sözleşmesini Sona Erdirme Yetkisinin Bulunup Bulunmadığının İncelenmesi

Vekalet sözleşmesinde tarafların tek taraflı olarak sona erdirme hakkının emredici olup olmadığı meselesi doktrinde tartışmalıdır. Doktrinde klasik görüş olarak nitelendirebileceğimiz çoğunluk görüş, vekilin borcunun şahsi niteliğinin ağır bastığı, hukuki ilişkinin özel bir güvene dayandığı ve bunun da vekalet sözleşmesinin bir unsuru teşkil ettiği gerekçesiyle, TBK m. 512'nin emredici olarak düzenlendiğini ileri sürmektedir[1056]. Bu görüşe göre, kanunda düzenlenen bu hakkı ortadan kaldıran yahut daraltan anlaşmalar geçersizdir.

Ancak son zamanlarda, bu gerekçelerin her çeşit vekalet sözleşmesi bakımından geçerli sayılıp sayılamayacağı tartışılmaya başlanmış ve bazı vekalet türlerinde haklı sebepler bulunmaksızın sözleşmenin tek taraflı sona erdirilmesinin uygun bir çözüm olmayacağı fikri ortaya atılmıştır[1057]. Bu fikrin temel dayanağı, her türlü vekalet sözleşmesinin özel bir güven ilişkisi yaratmadığı, bazı vekalet sözleşmelerinde güven unsurunun yeterince yoğun olmadığıdır. Bu düşünceye göre, TBK m. 512'de düzenlenen sona erdirme hakkı, güven ilişkisinin önem taşıdığı vekâlet sözleşmeleri bakımından

---

1055 KEGM Tarifesi, m. 1.5.3; Ceyhan Liman Hizmetleri Tarifesi m. 15; Erdemir Liman Hizmetleri Tarifesi, 3; Petkim Liman Hizmetleri Tarifesi, 2; Towage Rates Port of Marseille Fos, C.2.

1056 Yavuz/Acar/Özen, *Borçlar Özel*, 1335; Şahin Akıncı, *Vekalet Sözleşmesi*, 66-67; Gümüş, *Borçlar Özel*, 188-189; Zevkliler/Gökyayla, *Borçlar Özel*, 672-673; Altınok Ormancı, *Sürekli Borç İlişkileri*, 56-57; Seçer, "Vekâlet Sözleşmesi", 932; Veznedaroğlu, *Vekilin Borçları*, 34. Kılıçoğlu, maddede kullanılan "*her zaman*" ifadesinin bu hükmün emredici nitelikte olduğunu ortaya koyduğunu ifade etmektedir. Bkz. Kılıçoğlu, *Borçlar Özel*, 548.

1057 Sarı, *Vekalet Sözleşmesi*, 112-113; Eren, *Borçlar Özel*, 716; Aksoy, *Vekalet Sözleşmesi*, 96.

emredici nitelikte olmasına karşın, güven ilişkisinin o kadar önem taşımadığı atipik vekâlet sözleşmelerinde emredici niteliği haiz değildir.

Tek taraflı sona erdirme hakkını ilgilendiren bir diğer konu ise sözleşmenin konusunun kamu hizmeti teşkil etmesi ve sözleşmenin bir tarafının gördüğü hizmet alanında tekel konumunda olması halidir. Borçlar hukukuna hâkim olan sözleşme özgürlüğü ilkesi çerçevesinde taraflar sözleşme yapıp yapmamakta serbesttirler. Bununla birlikte bu özgürlüğün mutlak uygulanmasının hakkaniyete aykırı sonuçlara yol açabileceği endişesiyle, bazı istisnai durumlarda sözleşme yapma zorunluluğu kabul edilmiştir[1058]. Sözleşme yapıp yapmama özgürlüğünü ortadan kaldıran bu zorunluluk kanundan doğabileceği gibi dürüstlük kuralından veya önceki bir taahhütten de kaynaklanabilir[1059]. Sözleşme yapma özgürlüğüne getirilen kısıt, aynı gerekçeyle sözleşmeyi serbestçe sona erdirme hakkının da önüne geçmektedir[1060].

Kanımızca römorkaj sözleşmesinde taraflar arasında özel bir güven ilişkisi yaratılmadığından, TBK m. 512 hükmü emredici nitelikte değildir. Liman römorkajı faaliyetlerinin kamu hizmeti niteliğinde olduğu ve tekel niteliği bulunan çekiciler tarafından imtiyaz usulüne göre icra edildiği de göz önüne alındığında, çekicinin haklı bir sebep olmaksızın[1061] sözleşmeyi tek taraflı olarak sona erdiremeyeceğinin kabulü gerekir. Çekici buna aykırı şekilde sözleşmeyi sebepsiz sona erdirirse, aynen ifa davasına muhatap olabilir[1062]. Çünkü sözleşmeyi ifadan kaçınan çekici, kanundan doğan borcuna aykırı davranmaktadır[1063]. Aynen ifa yerine, TBK m. 112 çerçevesinde uğranılan zararların

---

1058 Detaylı inceleme için bkz 1.8.1 (Sözleşme Yapma Zorunluluğu).

1059 Kanundan doğan sözleşme yapma zorunluluğu çoğunlukla kamu hukuku hükmünden doğmaktadır. Kamu hukuku kuralları uyarınca kamu hizmeti gören kamu kurum ve kuruluşlarıyla, imtiyazlı olarak bu hizmetleri yürüten işletmeler, şartlara uygun şekilde öneride bulunan herkesle sözleşme yapmak zorundadırlar. Nitekim 2025 TRHY'nin 24. maddesinin 5. fıkrasının ilk cümlesi uyarınca, römorkörcülük hizmetinin bağımsızlık ve tarafsızlık ilkesi gözetilerek emniyet ve güvenlik odaklı ve ayrımcılık yapılmadan yürütülmesi esastır. Aynı fıkranın ikinci cümlesine göre ise, bu hizmetleri verenler, haksız rekabet ve hukuka aykırı çıkar sağlayacak tutum ve davranışta bulunamaz.
Tarafa sözleşme yapma zorunluluğu yükleyen bir diğer durum ise piyasada yasal veya fiili tekel olması sebebiyle hâkim durumda olan kişilerin durumudur. Söz konusu kişiler kendileriyle sözleşme kurmak isteyenlerin icaplarını geri çeviremezler. Bkz. Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel*, 185-187; Eren, *Borçlar Genel*, 317 vd. Ayrancı, "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", 236 vd.; Ercoşkun Şenol, "Sözleşmenin İçeriğini Belirleme Özgürlüğü", 713 vd.

1060 Ayrancı, "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", 248; Ercoşkun Şenol, "Sözleşme Özgürlüğü", 713.

1061 Kanımızca çektirenin römorkajı ve çevre güvenliğini tehlikeye attığı durumlar, haklı sebep olarak kabul edilebilir.

1062 Tandoğan, *Borçlar Özel-II*, 11; Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel*, 187; Eren, *Borçlar Genel*, 317; Ercoşkun Şenol, "Sözleşme Özgürlüğü", 713.

1063 Ercoşkun Şenol, "Sözleşme Özgürlüğü", 713.

tazmininin de talep edilebileceği kabul edilmektedir[1064]. Liman römorkajını icra eden çekici muhtelif idari yaptırımlarla da karşılaşabilir. Bu kapsamda idari para cezasının yanı sıra hizmet izni ve faaliyet lisansının iptali dahi gündeme gelebilir (2025 KHRY m. 26, m. 27).

4. 2. 1. 5. Sürenin Sona Ermesi

Sözleşmeyi sona erdiren bir diğer hâl sözleşme süresinin sona ermesidir. Liman römorkajı bakımından bu sebebin çok fazla uygulama alanı yoktur. Zira mutad liman römorkajı belirli bir iş görme edimi üzerine akdedilmektedir ve işin bitiminde sözleşme sona ermektedir. Buna karşın, liman sahasında tarama, kablo ve boru döşeme, batık temizleme, ıslah çalışmaları vb. faaliyetleri süreklilik arz ettiğinden, römorkaj sözleşmeleri de zaman esasına göre kurulabilmektedir. İşte bu türden istisnai uygulamalarda römorkaj sözleşmesi sözleşmede kararlaştırılan sürenin bitimiyle sona erer.

4. 2. 2. Zamanaşımı

Çekici ile çektiren arasında akdedilen liman römorkajı sözleşmesinin vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğundan bahisle, sözleşmeye uygulanacak zamanaşımı hükümleri bakımından TBK'nın vekalet sözleşmesine ilişkin düzenlediği hükümler belirleyici olacaktır[1065]. TBK m. 147/5 uyarınca, vekâlet sözleşmesinden doğan alacaklar beş yıllık zamanaşımına tabi olduğundan, römorkaj ücreti başta olmak üzere, sözleşmeden doğan bekleme ve iptal ücretleri de beş yılda zamanaşımına uğrar. Zamanaşımı, alacağın muaccel olmasıyla işlemeye başlar (TBK m. 149/1). Alacağın muaccel olmasının bir bildirime bağlı olduğu hâllerde, zamanaşımı bu bildirimin yapılabileceği günden işlemeye başlar (TBK m. 149/2). TBK m. 148 uyarınca, TBK m. 147/5'de öngörülen zamanaşımı süresi, sözleşmeyle değiştirilemez[1066].

1064 Ercoşkun Şenol, "Sözleşme Özgürlüğü", 713.

1065 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 210; Günay, "Towage", 181; Konur, *Liman İşletmeleri*, 92. Karşılaştırmalı hukukta bu alanda özel düzenlemelere nadiren de olsa rastlanılmaktadır. Fransız Hukuku'nda römorkaj işlemlerinden doğan davalar, römorkajın tamamlanmasından itibaren iki yılda zamanaşımına uğrar (Code des transports L. 5342-1).

1066 Öte yandan, TBK. m. 148'de düzenlenen değiştirme yasağının, TBK'nın Üçüncü Bölüm İkinci Ayrımı'ndaki alacaklar yönünden öngörülmesi sebebiyle, bu yasağın esas itibariyle TBK m. 146-147'de yer alan süreler hakkında geçerli olduğunu ve dolayısıyla kanunun bahsi geçen ayrımının dışında yer alan zamanaşımı sürelerinin değiştirilebileceği kabul edilmektedir. Bkz. Eren, *Borçlar Genel*, 1313; Nomer, *Borçlar Genel*, 490; Mehmet Erdem, "Zamanaşımı", içinde *Prof Dr. İsmet*

Geniş anlamda borç ilişkisi değil, bundan doğan dar anlamda borç ilişkileri zamanaşımına tâbi olduğundan römorkaj sözleşmesi beş yılda zamanaşımına uğramaz, bu sözleşmeden doğan her bir borç için zamanaşımı söz konusu olur[1067]. Diğer taraftan, doktrinde etkisi olan bir görüş, TBK m. 147'de öngörülen beş yıllık sürenin yalnızca parasal nitelikli alacak haklarını düzenlendiğini, bunun dışında taraflardan birinin sözleşmeye aykırı davranması halinde uygulanacak zamanaşımı süresinin TBK m. 146'daki genel süre olan on yıl olacağını kabul etmektedir[1068]. Ancak biz bu görüşe katılmıyoruz. Kanunda vekalet sözleşmesinden doğan alacaklar bakımından sınırlayıcı bir ifade kullanılmamış olup yükümlülüklerin ihlalinden kaynaklı olarak tazminat alacaklarında da beş yıllık sürenin göz önünde tutulması gerekir[1069].

Önemle belirtilmelidir ki bu başlık altında ele aldığımız zamanaşımı süresi römorkaj sözleşmesinden doğan haklara yöneliktir. Buna karşın, sözleşmenin ihlali aynı zamanda haksız fiil niteliğindeyse (TBK m. 49 vd.) ve davacı taraf talebini buna dayandırmışsa, uygulanacak süre TBK m. 72 çerçevesinde tayin olunacaktır. Hükme göre, tazminat istemi, zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten başlayarak iki yılın ve her hâlde fiilin işlendiği tarihten başlayarak on yılın geçmesiyle zamanaşımına uğrar. Ancak, tazminat ceza kanunlarının daha uzun bir zamanaşımı öngördüğü cezayı gerektiren bir fiilden doğmuşsa, bu zamanaşımı uygulanır

Römorkajın ifası esnasında müşterek avarya[1070] ve kurtarmayı[1071] ilgilendiren vakıalar gerçekleştiği takdirde, ilgili müessese bakımından kanunda öngörülen süreye bakılması icap eder.

Sungurbey'e Armağan: Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları, (İstanbul: İstanbul Barosu Yayınları, 2012), 296; Erdoğan, *Borçlar Genel*, 258; Doğan/Şahan/Atamulu, *Borçlar Genel*, 336.

1067 Oğuzman/Öz, *Borçlar Genel-I*, 587; Eren, *Borçlar Genel*, 1308.

1068 *EREN*, özen borcunun ihlalinden doğan tazminat talebinin tabi olduğu zamanaşımı süresi, bu talep sözleşmeden doğan bir talep olduğu için on yıl olduğunu ifade etmektedir. Yazar ayrıca, TBK. m. 510/2 hükmünden doğan alacak hakların on yıllık zamanaşımına tabi olduğunu kabul etmektedir. Bkz. Eren, *Borçlar Özel*, 732, 743.
AKIPEK ÖCAL, TBK. m. 510/2 hükmünden doğan alacak haklarının on yıllık zamanaşımına tabi olduğunu kabul etmektedir. Bkz. Öcal/Öz, *Borçlar Özel*, 718.

1069 Borca aykırılık halinde açılacak davalar da dahil olmak üzere vekalet sözleşmesinden doğan davaların beş yıllık zamanaşımına tabi olduğu yönünde bkz. Aksoy, *Vekalet Sözleşmesi,* 209; Reyhani Yüksel, "Vekalet Sözleşmesi", 22; Taştekin, "Vekilin Özen Borcu", 99.

1070 Detaylı inceleme için bkz. 5.2.6 (Zamanaşımı).

1071 Detaylı inceleme için bkz. 5.4.7 (Zamanaşımı).

4. 3. Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıklara Uygulanacak Hukuk

Türkiye karasularında ve Türk vatandaşları arasında gerçekleşen, herhangi bir şekilde yabancılık (uluslararası) unsuru içermeyen römorkaj sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda, Türk mahkemeleri sorunu Türk Hukuku'na göre çözeceklerdir. Ne var ki römorkaj sözleşmelerinin yabancılık unsuru içermediği durumlar sınırlıdır. Tarafların ve geminin milliyeti, takip edilen güzergâh, dava konusu ihtilafın doğduğu olayın gerçekleştiği yer veya sözleşmenin akdedildiği yer gibi unsurlar pek çok farklı ülke ve dolayısıyla hukuk sistemiyle irtibatlı olabilir.

Römorkaj sözleşmeleri, uluslararası nitelikli oldukları ve birden fazla hukuk ile bağlantı kurduklarından dolayı, sözleşmeye uygulanacak hukukun tespiti uyuşmazlıklara neden olabilmektedir. Yapılması gereken, uyuşmazlık konusu işlem ve ilişkilerin bağlantılı olduğu hukuk sistemlerinden hangisinin olaya uygulanacağına karar vermektir. Mahkemeler bu kararı verirken, "*kanunlar ihtilafı kuralları*"na ("*bağlama kuralları*") bakmak durumundadır. Kanunlar ihtilafı kurallarının gösterdiği hukuk yabancı bir devletin hukuku veya Türk Hukuku olabilir. Yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk ve Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)[1072] ile düzenlenmiştir (MÖHUK m. 1/1). Bu kanun kapsamında, yabancılık unsuru bulunan "*sözleşmelerden doğan borç ilişkileri*"ne uygulanacak hukuk MÖHUK m. 24'te düzenlenmiştir.

Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmalar kanun hükmündedir (AY m. 90/5). MÖHUK m. 1/2'de de Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerinin saklı olduğu açıkça ifade edilmiştir. Buna karşın, römorkaj sözleşmesini hedef alacak şekilde kanunlar ihtilafı kuralları öngören uluslararası bir düzenleme mevcut değildir. Bunun nedeni römorkaj faaliyetlerinin icra edildiği alanların uluslararası sulardan daha çok iç sularda olması olarak düşünülebilir. Liman içinde ve hinterlandında, körfez, boğaz ve kanal alanlarında deniz trafiğinin yoğun olduğu bölgelerde yapılan römorkaj faaliyetlerinin hukukî düzenlemesi tamamıyla kıyı devletinin egemenlik alanına girmektedir. Bu alandaki esas ihtiyaç uluslararası sularda

[1072] K.T. 27.11.2007, R.G. 12.12.2007 T., 26728 Sa.

icra edilen açık deniz römorkajı bakımından hissedilmekle birlikte, şu ana kadar sistematik bir çalışma yürütülmemiştir.

Römorkaj sözleşmesine uygulanacak hukuk, sözleşmeden doğan uyuşmazlığın açıldığı mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarına (*lex fori*) göre belirlenmektedir[1073]. Hâliyle sözleşmeden doğan hukuki ilişkinin tâbi olacağı hukuk da davanın açıldığı ülkeye göre değişecektir. Bu değişiklik nedeniyle öngörülemeyen ve beklenilmedik sonuçlarla karşılaşmak istemeyen römorkaj sözleşmesinin tarafları, uygulamada da sıklıkla görüldüğü üzere, uyuşmazlığa uygulanacak hukuku sözleşmede belirlemektedirler. Nitekim sözleşmelere uygulanacak hukuku düzenleyen MÖHUK m. 24/1 hükmü, sözleşmelerin taraflarının seçtikleri hukuka tâbi olacağını düzenleyerek bu konuda tarafların iradesini ön planda tutmuştur.

Liman römorkajında çekiciler, hizmet sundukları liman ülkesi hukukunun seçildiği, önceden formüle edilmiş sözleşme metinlerini kullanırlar[1074]. Liman römorkörlerinin faaliyette bulundukları saha, ilgili ülkenin ulusal hukukunu ilgilendirdiğinden, bu onlara avantaj sağlamaktadır[1075]. Muhtelif ülkelerin bayrağını

1073 Nuray Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, 2. Bası, (İstanbul: Beta Yayıncılık 2015), 2.

1074 Birleşik Krallık RGŞ'nin dokuzuncu maddesi, hukuk seçimini ve yetkili mahkemeyi ele almaktadır. Mezkûr madde, uyuşmazlığın İngiliz mahkemelerinde İngiliz Hukuku uygulanmak suretiyle çözümleneceği hüküm altına alınmıştır:
(a) Aksi kararlaştırılmadıkça, tarafların aralarındaki sözleşme İngiliz hukukuna tabi olacak ve buna göre yorumlanacaktır. Ayrıca, işbu maddenin alt bent (b) hükmü saklı kalmak kaydıyla, çekici ve çektiren, İngiliz mahkemelerinin münhasır yargı yetkisini kabul etmektedir.
(b) İşbu maddenin alt bent (a) hükmünde belirtilen yargı yetkisi dışında hiçbir yetki alanında dava açılamaz. Bununla birlikte hem çekici hem de çektiren, diğer tarafa ait herhangi bir gemi veya malvarlığına karşı ihtiyati haciz (*arrest*) veya benzeri bir hukuki tedbir yoluyla teminat elde etmek amacıyla bu tür gemi veya malvarlığının bulunduğu herhangi bir yetki alanında dava açma seçeneğine sahip olacaktır.
Almanya RGŞ'nin sekizinci maddesi, hukuk seçimini ve yetkili mahkemeyi (*Rechtswahl und Gerichtsstand*) ele almaktadır. Hüküm uyarınca, römorkaj sözleşmesinden veya römorkaj faaliyetlerinden doğan ihtilaflar, münhasıran çekicinin işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde (*Gerichte am Geschäftssitz des Schleppunternehmers*), Alman Hukuku'na göre karara bağlanacaktır.
Hollanda RGŞ'nin dokuzuncu maddesi, hukuk seçimini ve yetkili mahkemeyi ele almaktadır. İşbu römorkaj genel şartları, Hollanda Hukuku'na tabi olacaktır (Hollanda RGŞ m. 9/a). Taraflar arasındaki tüm ihtilaflar, aksi kararlaştırılmadıkça, yetkili Rotterdam mahkemesinde çözülecektir. (Hollanda RGŞ m. 9/b).
İskandinav RGŞ'nin üçüncü maddesinin ardından yetkili hukuk seçimi klozu gelmektedir. Bu kloz için ayrıca maddelendirme veya başlıklandırma ihtiyacı duyulmamış, şartların sonuna ilave edilmiştir. Hükme göre, anlaşmazlık halinde, Danimarka (Norveç/İsveç) Hukuku uygulanır. Buradaki yetkili hukuk şüphesiz çekicinin bulunduğu yere ve dolayısıyla tabiiyetine göre seçilecektir. Diğer bir ifadeyle hükümde yer alan üç hukuk sistemi aynı anda veya sırasıyla uygulanmayacak, çekici zaten bulunduğu ülkeye göre bunlardan birisini önceden seçip formlarına yerleştirmiş olacaktır. Sonuç olarak İskandinav RGŞ'de hüküm bulunmayan hususlar, ilgili ulusal hukukun genel hükümleri dairesinde çözümlenmiş olacaktır.

1075 Mankowski, *Seerechtliche Vertragsverhältnisse*, 442.

taşıyan binlerce gemiye hizmet sunan çektirenlerin, birbirinden farklı hukuk sistemleriyle muhatap olmaktan kaçınma eğilimi anlayışla karşılanmalıdır. Ayrıca ilgili limandaki faaliyetlerini de ulusal hukuk kuralları çerçevesinde idare eden çekiciler, matbu sözleşme formlarını da esas itibariyle buna göre tasarlamaktadır. Zaten sözleşme şartlarının kısmen veya tamamen geçersiz sayılacağı bir hukuk sistemine tabi olabilecek bir sözleşme formu hazırlamanın da bir mantığı bulunmamaktadır. Nitekim Türk limanlarında faaliyette bulunan çekiciler de doğal olarak "*Türk Hukuku*"nu yetkili kılan sözleşme formlarını çektirenlere sunmaktadır. MÖHUK m. 24/1 uyarınca böyle bir seçime cevaz verilmiş olduğundan, Türk limanlarında römorkaj sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar Türk Hukuku'na göre çözüm bulmaktadır[1076].

Taraflar akdettikleri sözleşmede yetkili hukuku seçmemişler ise römorkaj sözleşmesine uygulanacak hukuk kanunlar ihtilafı kurallarına göre tayin edilecektir. Bu durumda, MÖHUK'un 24. maddesinin dördüncü ve son fıkrası devreye girecek ve "*römorkaj sözleşmesinin en sıkı ilişkili olduğu hukuk"* uygulanacaktır. Liman römorkajı sözleşmesinde karakteristik edim borçlusunun çekici olduğu ve çekicinin römorkaj faaliyetlerini Türk limanlarında gerçekleştiği göz önünde bulundurulduğunda, Türk Hukuku'nun sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan hukuk olduğunun kabulü gerekir.

MÖHUK m. 24'ün uygulama alanına sözleşmenin yapılması, ifası, ihlâli, hükümsüzlüğü sona ermesi başta olmak üzere kural olarak römorkaj sözleşmesinden doğan bütün ihtilaflar girer[1077]. Ancak, sözleşmenin şekline (MÖHUK m. 7), zamanaşımına (MÖHUK m. 8), tarafların hak ve fiil ehliyetine (MÖHUK m. 9), temsil ilişkisine (MÖHUK m. 30) ilişkin hükümler özel olarak düzenlendiğinden, söz konusu hususları düzenleyen kanunlar ihtilafı kurallarına bakılması gerekecektir.

4. 4. Römorkaj Sözleşmesinden Doğan Uyuşmazlıkların Çözüm Mercii

Açık deniz römorkajı sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların adli yargının konusuna girdiğine tereddüt yoktur. Bununla birlikte kamu hizmeti niteliğinde bir işin görülmesini konu alan liman römorkajı sözleşmesinden kaynaklanan ihtilafların idari

---

[1076] İstisnai bir uygulama olarak çektiren tarafın tüketici sayıldığı durumlarda MÖHUK m. 26 hükmü de dikkate alınacaktır. Hâl böyle olunca, tüketicinin taraf olduğu uyuşmazlıklar, tüketicinin mutad meskeni hukukunun emredici hükümleri uyarınca sahip olacağı asgarî koruma saklı kalmak kaydıyla, tarafların seçtikleri hukuka tâbi olacaktır (MÖHUK m. 26/1).

[1077] Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, 96.

yargının mı yoksa adli yargının mı görev alanına girdiği tereddüt yaratabilir. Nitekim bu konu 2013 yılında Uyuşmazlık Mahkemesi'nin önüne gelmiştir. Davaya konu olayda, davacı taraf donatanı olduğu gemiye herhangi talebi olmaksızın römorkör gönderildiğini, bunun karşılığında da kendilerinden haksız şekilde ücret talep edildiğini ileri sürmüştür. Uyuşmazlık Mahkemesi, römorkaj ücreti istenilmesine ilişkin işleme karşı yapılan itirazın reddine dair işlemin iptali istemiyle açılan davanın, adli yargı yerinde çözümlenmesi gerektiği sonucuna varmıştır[1078]. Dolayısıyla liman römorkajı sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların da adli yargıya tabi olduğu söylenebilir[1079].

Römorkaj sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların adli yargı alanına girdiği tespit edildiğine göre, adli yargıda görev alan mahkemelerin yanı sıra alternatif uyuşmazlık çözüm yöntemlerinin değerlendirilmesi gerekecektir. Zira ulusal mahkemelere başvurulduğunda belirecek olan yetki ve uygulanacak hukuk problemi ile ulusal mahkemelerin ihtilafların çözümünde yetersiz kalması, tarafları yetkili mahkeme, tahkim ve arabuluculuk kayıtlarını koymaya teşvik etmektedir. Çalışmamızın bu kısmında, uygulamada karşılaşılabilecek bu yöntemler genel hatlarıyla ortaya konulacaktır.

1078 Uyuşmazlık Mahkemesi, Hukuk Bölümü, 2013/1784 E., 2014/315 K., 01.04.2014 T: *"..Dosyanın incelenmesinden, davacı şirketin armatörü olduğu 7389833 IMO numaralı G İNEBOLU isimli geminin 20.08.2012 tarihinde Çanakkale Boğazı geçişi sırasında arızalandığından bahisle Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bağlı römorkör vasıtasıyla müdahale edildiği, sözkonusu gemiye verilen refakat hizmeti nedeniyle Klavuzluk, Römorkaj ve Diğer Hizmetler Tarifesi uyarınca davacı şirketten 12.888,00 TL istenilmesi üzerine 24.08.2012 tarihinde itiraz edildiği, sözkonusu itirazın 29.08.2012 gün 6890 sayılı işlemle reddedilmesi üzerine bakılan davanın açıldığı anlaşılmıştır. Olayda davalı Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğünce verilmiş olan davaya konu hizmetin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 5. kitabında belirtilen gemi ve deniz ile ilgili düzenleme ve konularından olduğu, römorkaj ve kılavuzluk hizmetlerinin deniz alacakları arasında sayıldığı ve bu alacakların teminat altına alınması için yalnızca ihtiyati haciz kararı verilebileceği, devamı maddelerinde de deniz alacaklarının nasıl teminat altına alınacağı, yetkili mahkemeler ve uygulama şekillerinin anlatıldığı açıktır. Bu durumda, gerek davalı kuruluşun Ana statüsü gereği özel hukuka tabi olması, gerekse davalı kuruluşun tabi olduğu 233 sayılı Kamu İktisadi Teşebbüsleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin "Teşebbüslerin Fiyat ve Tarifeleri" başlıklı 35.maddesinin 1.fıkrasında "Teşebbüs, müessese ve bağlı ortaklıklar, işletmelerinde üretilen mal ve hizmet fiyatlarını tespitte serbest olduğu" hükmü uyarınca çıkartılan Kılavuzluk, Römorkaj, ve Diğer Hizmetler Tarifesi uyarınca ücretlendirme yapılmış olması ve gerekse verilen hizmetin Türk Ticaret Kanunu'nun 1352 maddesine göre deniz alacaklarından sayılması karşısında davanın görüm ve çözümünün adli yargı yerine ait olduğu belirlenmektedir…*".

1079 Nitekim limanların yönetilmesi idare hukuku kuralları içerisinde gerçekleşirken, limanların işletilmesi özel hukuk kuralları çerçevesinde yapılmaktadır. İdareden alınan yetkiye dayanarak özel hukuk tüzel kişilerince limanlarda sunulan römorkaj hizmetlerinin de bu kapsamda özel hukuk rejimine tabi tutulması gerekir. Bu konuda ayrıca bkz. Ersöz, *Liman*, 33.

4. 4. 1.Tahkim

Deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıklar bakımından tahkim, uzun bir süredir devlet mahkemelerine oranla daha fazla başvurulan bir yöntemdir. Deniz ticareti teknik bilgi ve tecrübeyi gerekli kıldığından taraflar uyuşmazlıkların çözümü için genel mahkemeler yerine bu alanda ihtisaslaşmış tahkim merkezlerini seçmektedirler[1080]. Milletlerarası sözleşmeler sayesinde hakem kararlarının tenfizinin, mahkeme kararlarının tenfizine nazaran kolaylaştırılmış olması, bu yola başvurulmasının bir diğer tercih sebebidir.

4686 Milletlerarası Tahkim Kanunu'nun (MTK)[1081] tanımladığı anlamda yabancılık unsuru içermeyen ve tahkim yerinin Türkiye olarak belirlendiği uyuşmazlıklar hakkında, HMK'da (m. 407-444) düzenlenen tahkime ilişkin kurallar uygulanır. Ne var ki bu römorkaj ilişkisinde yabancılık unsurunun olmadığı haller çok sınırlıdır. Bu nedenle gündeme gelmesi daha muhtemel olan milletlerarası tahkim ise MTK'ya tâbi olacaktır. Dolayısıyla tahkim yerinin Türkiye olduğu yabancı unsurlu uyuşmazlıklarda MTK hükümleri uygulanacaktır.

Tahkim alanında Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler, milletlerarası tahkim veya hakem kararlarının tenfizini düzenlediği için, öncelikle (*lex specialis*) uygulanacaktır[1082]. Bu çerçevede, Türkiye'nin de tarafı olduğu 1958 tarihli

---

1080 Deniz ticaretinden doğan uyuşmazlıkların tahkim yolu ile çözümüne ilişkin birçok ülkede tahkim merkezi bulunmaktadır. Londra Deniz Tahkim Derneği (*London Maritime Arbitrators Association*, "LMAA"), Alman Deniz Tahkim Derneği (*German Maritime Arbitration Association*, "GMAA"), New York Deniz Tahkim Derneği (*Society of Maritime Arbitrators*, "SMA"), Çin Deniz Tahkim Komisyonu, (*China Maritime Arbitration Commission*, "CMAC"), Avustralya Deniz ve Ulaştırma Tahkim Komisyonu (*Australian Maritime and Transport Arbitration Commission*, "AMTAC"), Singapur Deniz Tahkim Odası (*Singapore Chamber of Maritime Arbitration*, "SCMA"), Paris Deniz Tahkim Odası (*Chambre Arbitrale Maritime de Paris*, "CAMP"), Moskova Deniz Tahkim Komisyonu (*Moscow Maritime Arbitration Commission*, "MAC") ve Birleşik Arap Emirlikleri Deniz Tahkim Merkezi (*Emirates Maritime Arbitration Centre*-"EMAC") bu merkezlerden başlıcalarıdır. Ülkemizde de İstanbul Ticaret Odası Tahkim Merkezi (İTOTAM) ve İstanbul Tahkim Merkezi (ISTAC) bu alandaki uyuşmazlıkları da çözmek üzere faaliyetlerini sürdürmektedir. Bahsi geçen tahkim merkezlerinin genellikle kendi adlarını taşıyan tahkim kuralları bulunmakta ve tahkim usulü bu kurallara göre icra edilmektedir. Dünya üzerinde en çok tercih edilen deniz tahkim merkezinin Londra Tahkim Merkezi olduğu bilinmektedir. Bu merkezin tercih edilmesi; tarafsız bir yargılama yaptığının kabul edilmesi, İngiliz hukukunun deniz hukukunda egemen hukuk olması, Londra'nın aynı zamanda uluslararası ticaret ve iş merkezi olması, bünyesinde pek çok uzman hukukçuyu barındırması gibi gerekçelere dayanmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. Clare Ambrose/Karen Maxwell/Michael Collett QC, *London Maritime Arbitration*, 4th Edition, (New York: Routledge, 2017), 2-3; Kerem Ertan, *Deniz Hukukunda Londra Tahkim*, (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2011), 19-21; Hilal Tuğba Öksüzoğlu, *Türkiye'de Deniz Ticareti Uyuşmazlık Çözüm Merkezi Kurulması Bağlamında German Maritime Arbitration*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019), 4.

1081 R.G. 05.07.2001 T., Sa. 24453.

1082 Detaylı inceleme için bkz. Ziya Akıncı, *Milletlerarası Tahkim*, 5. Bası, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2020), 36 vd.

Yabancı Hakem Kararlarının Tanınması ve İcrası Hakkında New York Sözleşmesi[1083] ile 1961 tarihli Milletlerarası Ticari Hakemlik Konusundaki Avrupa Sözleşmesi[1084], dikkate alınması gereken sözleşmelerdir[1085].

Tahkim açık deniz römorkajında mutad bir uygulama olmasına karşın[1086], liman römorkajında çok fazla tercih edilmemekte, bunu yerine ilgili limanın bulunduğu yerdeki mahkemenin seçimi yoluna gidilmektedir. İstisnai bir uygulama olarak Japonya RGŞ'de (m. 7), uyuşmazlığın Tokyo'da bulunan Japan Shipping Exchange, Inc. Tahkim'de halledileceği öngörülmüştür.

4. 4. 2. Arabuluculuk

Arabuluculuk, sistematik teknikler uygulayarak, görüşmek ve müzakerelerde bulunmak amacıyla tarafları bir araya getiren, onların birbirlerini anlamalarını ve bu suretle çözümlerini kendilerinin üretmesini sağlamak için aralarında iletişim sürecinin kurulmasını gerçekleştiren, tarafların çözüm üretemediği halin ortaya çıkması hâlinde çözüm önerisi de getirebilen, uzmanlık eğitimi almış olan tarafsız ve bağımsız bir üçüncü kişinin katılımıyla ve ihtiyarî olarak yürütülen uyuşmazlık çözüm yöntemidir (HUAK m. 2/1-b).

1083 RG 25.09.1991 T., Sa. 21002.

1084 RG 23.09.1991 T., Sa. 21000.

1085 "*Mahkemece, yapılan yargılama sonunda tüm dosya kapsamı nazara alınarak, taraflar arasında M/V ST W.gemisi ile üre yükünün Romanya'dan Kocaeli'ne deniz yolu ile taşıması konusunda 15.01.2013 tarihli konişmento ve konişmentonun atıf yaptığı 07.01.2013 tarihli charter party sözleşmesi bulunduğu ve bu sözleşmede ihtilaf halinde uyuşmazlığın Londra'da tahkim yolu ile çözüleceği ve İngiliz Hukuku'nun uygulanacağına dair tahkim şartının bulunduğu, somut uyuşmazlıkta yükleme limanının Türkiye dışında ve geminin yabancı bayraklı olması karşısında yabancılık unsuru olduğu; ancak 4686 sayılı Yasa'nın, yabancılık unsuru taşıyan ve tahkim yerinin Türkiye olarak belirlendiği durumda yada uyuşmazlığın anılan Yasa hükümlerine göre çözümleneceğinin kararlaştırılmış olması halinde uygulanacak olması karşısında uygulama imkanı olmadığı, uyuşmazlığa Bakanlar Kurulu'nun 15/08/1991 tarih 91/2151 sayılı kararı ile onaylanarak 25/09/1991 tarih 21002 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan ve bu suretle Anayasa'nın 90/5. fıkra 1.cümle, HMK'nın 33 ve 5718 sayılı MÖHUK'nın 1/2.fıkrası gereğince iç mevzuatımıza dahil edilmiş olan ve öncelikle uygulanması gereken Yabancı Hakem Kararlarının Tanınması ve İcrası Hakkında 10 Haziran 1958 Tarihli New York Konvansiyonu hükümlerine göre çözümlenmesi gerektiği, New York Konvansiyonu'nun 2/1. fıkrası gereğince tahkim anlaşmasının yazılı şekilde yapılması gerektiğinin belirtildiği, 2/2. fıkrasında da yazılı anlaşma teriminden karşılıklı olarak teati edilmiş mektup veya telgraflarda mündemiç bulunan veya taraflarca imzalanmış bir mukaveleye dercedilmiş olan bir hakem şartı veya mukavelesinin anlaşılacağının düzenlendiği, somut uyuşmazlıkta sözleşmenin yazılı olduğu hususunda ihtilaf olmadığı, taraflar arasında geçerli ve bağlayıcı tahkim şartının bulunduğu gerekçesiyle davalı tarafın tahkim itirazının kabulü ile dava dilekçesinin görevsizlik nedeniyle reddine karar verilmiştir*."[Yarg.11.HD., E. 2015/7064 K. 2015/9348 T. 16.9.2015].

1086 Açık deniz römorkaj sözleşmeleri bakımından bkz. TOWCON 2021 (II. Kısım, 35. Kloz); TOWHIRE 2021 (II. Kısım, 35. Kloz); TOWCON 2008 (II. Kısım, 33. Kloz); TOWHIRE 2008 (II. Kısım, 33. Kloz).

Türkiye'de hukuk uyuşmazlıklarının arabuluculuk yoluyla çözümlenmesinde uygulanacak usul ve esaslar, 6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu (HUAK)[1087] ve bu kanuna dayanarak çıkartılan Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu Yönetmeliği[1088] ile düzenlenmiştir. HUAK, yabancılık unsuru taşıyanlar da dâhil olmak üzere, ancak tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edebilecekleri iş veya işlemlerden doğan özel hukuk uyuşmazlıklarının çözümlenmesinde uygulanır (HUAK m. 1/2).

7155 sayılı Abonelik Sözleşmelerinden Kaynaklanan Para Alacaklarına İlişkin Takibin Başlatılması Usulü Hakkında Kanun'un[1089] 20. maddesi ile TTK'ya eklenen 5/A maddesi uyarınca, 01.01.2019 tarihi itibarıyla TTK m. 4 ve diğer kanunlarda belirtilen ticari davalardan, konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabuluculuğa başvurulmuş olması, dava şartı olarak kabul edilmiştir[1090]. Yasal değişiklikler ile ticari davalarda arabuluculuğun dava şartı hâline gelmesi, ülkemizde bu yola başvuruları önemli oranda arttırmıştır[1091].

Doktrinde TTK'nın 1352. maddesinin "*deniz alacakları*" kenar başlığı altında yer alan tüm hususların "*deniz ticareti ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarının bir dökümü*" olduğunu, TTK'nın 1352. maddesinde 22 bent olarak sayılan bu hususlara ilişkin tüm uyuşmazlıkların da TTK'nın 4. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendi uyarınca TTK''da öngörülen hususlardan olduğunun kabulü gerektiği ifade edilmektedir[1092]. Bu kabulden hareketle, römorkajın açıkça bu başlık altında düzenlendiği dikkate alınarak

---

1087 R.G. 22.06.2012 T., Sa. 28331.

1088 R.G. 2.06.2018 T., Sa. 30439.

1089 R.G. 19.12.2018 T., Sa. 30630.

1090 Ticari davalarda dava şartı olarak arabuluculuk müessesesinin kabulü ile ilgili olarak yapılan tespitler için bkz. Ali Cem Budak, "Ticari Davalarda Arabuluculuk*"*, *MİHDER*, 15/42, (2019): 25-40; Şafak Narbay/Muhammed Akkuş, "Ticari İş ve Tüketici İşlemi Kavramları Ekseninde Görevli Mahkeme ve Dava Şartı Arabuluculuk Üzerine Düşünceler", *TAAD*, 44, (2020) 301-334. Zorunlu arabuluculuğun deniz ticaretine ilişkin uyuşmazlıklara etkisi ile ilgili değerlendirmeler için bkz. Aslıhan Erbaş Çelikel, içinde "*Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Uyuşmazlıkları Bakımından Zorunlu Arabuluculuğun Değerlendirilmesi*", *Ticari Uyuşmazlıklarda Zorunlu Arabuluculuk*, ed. Ceyda Süral/Mehmet Ertan Yardım, (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019), 43-52; Fevzi Fırat Gözüyeşil, "Deniz Kazalarından Doğan Uyuşmazlık ve Taleplerde Arabuluculuk", *TAAD*, 59, (2024): 407-438.

1091 Dünya uygulamasına bakıldığında her ne kadar önceleri tahkim kadar yaygın olmasa da arabuluculuk maliyetlerinin tahkime nazaran düşük olması ve uyuşmazlığın daha kısa sürmesi sebebiyle, 2000'li yılların başından itibaren birçok ülkede daha fazla tercih edilen bir uyuşmazlık çözüm yöntemi haline gelmiştir. Nitekim sözleşmelerde yer alan tahkim klozları, arabuluculuğu da içine alacak şekilde genişletilmiştir. Detaylı inceleme için bkz. Pınar Akan, *Arabuluculuk ve Deniz Hukuku'na İlişkin İhtilaflarda Uygulanması*, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2013), 157 vd.

1092 Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 442.

römorkaj sözleşmesinden doğan davaların "*mutlak ticari dava*" kapsamında değerlendirilmesi icap eder[1093].

İlgili hükümler uyarınca görevli ve yetkili mahkemeye gitmeden önce arabulucuya başvurulması gerekecektir. Arabulucuya başvurulmadan dava açıldığının anlaşılması hâlinde herhangi bir işlem yapılmaksızın ve dosya üzerinden davanın, dava şartı yokluğu sebebiyle usulden reddine karar verilir (HUAK m. 18A/2, c. 4; HUAK Yönetmeliği m. 22/3).

Önemle belirtilmelidir ki özel kanunlarda tahkim veya başka bir alternatif uyuşmazlık çözüm yoluna başvurma zorunluluğunun olduğu veya tahkim sözleşmesinin bulunduğu hâllerde, dava şartı olarak arabuluculuğa ilişkin hükümler uygulanmaz (HUAK m. 18A/18). Dolayısıyla eğer römorkaj sözleşmesinde tahkim şartı bulunuyor ise taraflar arabuluculuğa başvurmak zorunda değildirler. Şayet sözleşmede tahkimden önce arabuluculuğa başvurulması gerektiğine yönelik bir kayıt mevcutsa buna riayet edilmesi gerekir.

Tahkim sözleşmesi bulunmasına rağmen dava, tahkim davası şeklinde hakemde açılmak yerine devlet mahkemesinde açılmış ve davalı, süresinde ve usulüne uygun şekilde, tahkim ilk itirazında bulunmadığından devlet mahkemesi, davaya bakabilecek hale gelmişse uyuşmazlık ile ilgili dava şartı arabuluculuğa ilişkin hükümlerin işlerlik kazanıp kazanamayacağı doktrinde tartışmalıdır.

Doktrinde bir görüşe göre[1094], taraflar arasında tahkim sözleşmesi bulunmasına rağmen, uyuşmazlığın çözümü için devlet mahkemelerinde dava açılması durumunda, dava şartı olan arabuluculuk hükümleri işlerlik kazanmamalıdır. Zira HUAK m. 18A/18'de aksine bir hüküm yoktur. Aksinin kabulü durumunda, HUAK m. 18A/2 gereği, davalının süresinde tahkim ilk itirazında bulunmamasının üzerine, davanın dava şartı arabuluculuk hükümlerinin yerine getirilmemiş olması sebebiyle herhangi bir işlem

---

[1093] Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun m. 73/A-(1) uyarınca, tüketici mahkemelerinde görülen uyuşmazlıklar için dava açılmadan önce arabuluculuğa başvurmak zorunlu tutulduğundan, römorkaj sözleşmesinde çektirenin tüketici olduğu istisnai durumlarda da arabuluculuk dava şartıdır.

[1094] Süha Tanrıver, "Dava Şartı Arabuluculuk Üzerine Bazı Düşünceler", *TBBD*, 32/147, (2020) 118; Levent Börü, "Tahkim Sözleşmesinin Varlığı Durumunda Dava Şartı Arabuluculuk Hükümlerinin Uygulanıp Uygulanamayacağı Üzerine Değerlendirmeler (HUAK m. 18/A,18)", *SelçukHFD*, 31/1, (2023), 81.

yapılmaksızın davanın usulden reddedilmesi gerekmektedir[1095]. Çünkü mahkeme bu aşamada söz konusu eksikliği fark etse dahi kanun hükmü gereği ilgili taraflara arabuluculuğa gitmeleri konusunda süre veremez[1096]. Böyle bir kabulün benimsenebilmesi için HUAK m. 18A/18'de bu yönde açık bir hüküm konulması gerekir[1097]. Bizim de katıldığımız aksi görüşe göre ise[1098], taraflar arasında tahkim sözleşmesi bulunmasına rağmen, uyuşmazlığın çözümü için mahkemede dava açılması durumunda, uyuşmazlığın dava şartı olarak arabuluculuk kapsamında olması hâlinde, dava şartı olarak arabuluculuğa ilişkin hükümler uygulanacaktır. Çünkü tarafın zorunlu arabuluculuktan istisna edilmesinin altında yatan amaç bir diğer alternatif uyuşmazlık çözümü olan tahkim merciine başvurmasını kolaylaştırmaktır. Şayet taraf tahkim yerine devlet mahkemesini tercih etmişse, artık zorunlu arabuluculuk uygulaması onu da kapsar hâle gelmelidir.

4. 4. 3. Yabancı Mahkemelerin Yetkilendirilmesi

Römorkaj sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü adına taraflar, aralarındaki sözleşmeye hüküm koymak suretiyle hangi ülkenin hangi mahkemesi veya mahkemelerinin yetkili olduğunu kararlaştırabilirler[1099]. Römorkaj sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar ile ilgili olarak taraflar müstakil bir yetki sözleşmesi yapmak yerine mevcut sözleşmeye koyacakları bir yetki şartı ile de başka bir mahkemeyi yetkilendirebilirler. Liman römorkajında yetkili hukuk seçimi (*rechtswahlklausel*) genellikle yetki şartı ile birlikte yapıldığından seçilen hukuk da yetkili mahkeme olarak gösterilen devletin hukuku olarak belirlenmektedir[1100]. Bu suretle, hâkime uygulanacak hukukun tespitinde ve somut olaya uygulanmasında, kolaylık sağlanmaktadır. Nitekim hâkimin en iyi bildiği ve olaya en kolay uygulanabilecek hukuk kendi hukukudur. Böylelikle hukuki öngörülebilirlik de sağlanmış olmaktadır. Fakat Türk liman römorkajı

1095 Börü, "Tahkim Sözleşmesi", 82.
1096 Börü, "Tahkim Sözleşmesi", 82.
1097 Börü, "Tahkim Sözleşmesi", 82.
1098 Koçyiğit, İlker/Bulur, Alper, *Ticari Davalarda Dava Şartı Arabuluculuk*, (Ankara: Arabuluculuk Daire Başkanlığı, 2019), 65.
1099 Detaylı inceleme için bkz. Özlem Canbeldek, "Hukuk Muhakemeleri Kanunu ve Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Kanunu Işığında Yetki Sözleşmeleri", *MİHDER*, 8/22, (2012): 204.
1100 Örnek olarak bkz. Gisaş Gemi İnşa San. A.Ş. Genel Hizmet Şartları m. 6. Yabancı limanlardaki uygulamalar için bkz. Fransız RGŞ m. 12.

uygulamasında yabancı mahkemelere yönelik yetki anlaşmalarına rastlanılmamaktadır. Bu ihtimal daha ziyade açık deniz römorkajında görülebilir.

MÖHUK m. 47 hükmü, Türk mahkemelerinin yetkili olduğu hâllerde, tarafların hangi koşullarda yabancı mahkemeleri yetkilendirebileceklerini düzenlemektedir[1101]. Buna göre, yer itibariyle yetkinin "*münhasır yetki esasına göre tayin edilmediği hâllerde*", taraflar, aralarındaki "*yabancılık unsuru"* taşıyan ve "*borç ilişkilerinden*" doğan uyuşmazlığın yabancı bir devletin mahkemesinde görülmesi konusunda anlaşabilirler (MÖHUK m. 47/1, c.1). Yetkili mahkemenin tayinine ilişkin anlaşma, yazılı delille ispat edilmesi hâlinde geçerli olur (MÖHUK m. 47/1, c.2).

MÖHUK m. 47 hükmü gereğince, taraflar arasında yabancılık unsuru taşıyan bir uyuşmazlık çıkması hâlinde tarafların yabancı bir devlet mahkemesini yetkilendirmesine ilişkin olarak yapacakları yetki sözleşmelerinde, HMK m. 17'de düzenlenen şartlar aranmamaktadır. Yukarıda belirtilen şartlar çerçevesinde, yabancılık unsuru taşıyan bir uyuşmazlık söz konusu ise taraflar, tacir veya kamu tüzel kişisi olmamaları halinde uyuşmazlığın Türk Mahkemeleri'nde görülmesi için yetki sözleşmesi yapamayacaklar; ancak, yabancı bir devlet mahkemesinde görülmesi için yetki sözleşmesi yapabileceklerdir[1102].

Yetki sözleşmesi MÖHUK m. 47 hükmüne uygunsa, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi ortadan kalkar[1103]. Yani yetki sözleşmesinin mevcudiyeti, Türk mahkemelerinde dava açılabilmesinin önüne geçer. Eğer yetki sözleşmesine konu teşkil eden uyuşmazlık Türk mahkemelerinin önüne gelirse, Türkiye'de açılan davada diğer

---

1101 Yabancı unsurlu tüketici sözleşmeleri bakımından, MÖHUK m. 45'te öngörülen mahkemelerin yetkisi tarafların anlaşmasıyla bertaraf edilemez (MÖHUK m. 47/2). Dolayısıyla çektireni tüketici olan römorkaj sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda, tüketicinin seçimine göre, tüketicinin yerleşim yeri veya mutad meskeni ya da karşı tarafın işyeri, yerleşim yeri veya mutad meskeninin bulunduğu Türk mahkemeleri yetkili olduğundan, bu yetki ortadan kaldırılamaz (MÖHUK m. 45/1). Aynı şekilde, tüketiciye karşı açılacak davalarda yetkili mahkeme, tüketicinin Türkiye'deki mutad meskeni mahkemesi olduğundan, bu yetki de ortadan kaldırılamaz (MÖHUK m. 45/2).

1102 Yargıtay hatalı şekilde yabancı mahkemelerin yetkilendirilmesi bakımından HMK m. 17'de öngörülen, tarafların tacir veya kamu tüzel kişisi olma şartını aramaktadır. Bkz. [Y.11.HD., E. 2016/3848, K. 2017/5825, T. 30.10.2017; Y.11.HD., E. 2016/2760 K. 2017/5486 T. 18.10.2017; Y.11.HD., E. 2014/6547, K. 2014/9040, T. 12.5.2014].
Yargıtay'ın bu uygulaması doktrinde haklı olarak eleştirilmektedir. Bkz. Emre Külüşlü, *Milletlerarası Usul Hukuku Çerçevesinde Acentenin Müvekkilini Mahkemede Temsil Etme Yetkisi,* (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020), 79.

1103 Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, 153; Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, *MÖHUK,* 426; Erdem *Milletlerarası Ticaret Hukuku,* 517-519.

taraf derdestlik itirazında bulunabilir[1104]. Dava, ancak yabancı mahkemenin kendisini yetkisiz sayması veya Türk mahkemelerinde yetki itirazında bulunulmaması hâlinde yetkili Türk mahkemesinde görülür (MÖHUK m. 47/1). Buna karşın uygulamada mahkemelerin, "*davalı tarafın Türk uyruklu bulunduğu"* durumlarda *"ülkesindeki mahkemelerde daha iyi savunabileceği halde, yabancı bir mahkemenin yetkili olduğu yolundaki itirazını TMK 2'ye aykırı bulunmakta"* ve yetki itirazını reddederek davanın esası hakkında karar vermektedir[1105]. Ancak bu kabul, yetki sözleşmesinin etki doğurmasını kanunda yer almayan bir şarta bağlanması sonucunu ortaya çıkartacaktır[1106]. Oysa kanunkoyucunun böyle bir ihtimali göz ardı ettiğine dair bir tespit söz konusu değildir.

4. 4. 4. Görevli ve Yetkili Mahkeme

4. 4. 4. 1. Görevli Mahkeme

TTK m. 5/1 uyarınca, aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalar ile ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir.

TTK m. 5/2 uyarınca, bir yerde asliye ticaret mahkemesi varsa, asliye hukuk mahkemesinin görevi içinde bulunan ve TTK m. 4 hükmünce ticari sayılan davalarla özel

---

1104 Ekşi, *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, 153; Çelikel/Erdem, *MÖHUK*, 625; Şanlı/Esen/Ataman Figanmeşe, *MÖHUK*, 430; Canbelek, *Yetki Sözleşmesi*, 219.

1105 "*… Ayrıca, münhasır yetki ve kamu düzeninin söz konusu olmadığı hallerde yabancılık unsuru taşıyan ve borç ilişkilerinden doğan uyuşmazlıklarda yabancı bir devlet mahkemesinin yetkili kılınması mümkün ve böyle bir halde kural olarak davanın yetkili kılınan yabancı devlet mahkemesinde açılması gerekir ise de; Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 09.05.1984 gün ve 1982/12-524 E, 1984/522 K sayılı ilamında da belirtildiği üzere iyiniyet kuralları yetki konusunda da uygulama yeri bulur. Somut olayda, yabancı devlet mahkemesini yetkilendiren yetki sözleşmesine rağmen yabancı uyruklu davacı, Türk uyruklu davalının ikametgah mahkemesinde dava açtığından, kendi ikametgah mahkemesinde kendisini daha iyi savunabilecek olan davalının davaya bakma hususunda ... Mahkemeleri'nin yetkili bulunduğu yolundaki itirazı TMK'nın 2. maddesi hükmüne aykırılık oluşturur. Bu durumda, mahkemece davalının yetki itirazının TMK'nın 2. maddesi hükmü ile bağdaşmayacağı nazara alınarak yetki itirazının reddiyle işin esasının incelenerek sonucu uyarınca bir karar verilmesi gerekirken, bu husus gözetilmeksizin yazılı gerekçeyle dava dilekçesinin yetki yönünden reddine karar verilmesi doğru olmamış, kararın bu sebeple de davacı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir….*" [Y.11.HD., E. 2016/3848, K. 2017/5825, T. 30.10.2017]. Aynı yönde bkz. [İstanbul.BAM.12.HD., 2017/756 E., 2018/82 K., 31/01/2018 T.].

1106 Nitekim Yargıtay aynı koşullardaki tahkim itirazını da dürüstlük kuralına aykırı bularak ikametgahı Türkiye'de bulunan kişilere karşı açılan davalarda reddetmektedir. [Yarg.11.HD, 2018/2354 E., 2019/833 K., 05.02.2019 T.]. Yargıtay'ın verdiği kararın eleştirisi için bkz. Mehmet Polat Kalafatoğlu, "Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin Tahkim İtirazı ve Dürüstlük Kuralı Hakkında Vermiş Olduğu Bir Kararının İncelemesi: Uluslararası Tahkim Merkezi Olma Hedefinde Bir Adım İleri İki Adım Geri", *MÜHFHAD*, 30/2, (2024): 914.

hükümler uyarınca ticaret mahkemesinde görülecek diğer işlere asliye ticaret mahkemesinde bakılır. Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok asliye ticaret mahkemesi varsa, iş durumunun gerekli kıldığı yerlerde Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulunca, asliye ticaret mahkemelerinden biri veya birkaçı münhasıran bu kanundan ve diğer kanunlardan doğan deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilebilir. Düzenlemede yer alan "*diğer kanunlar*" ifadesinin ise 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu, 618 sayılı Limanlar Kanunu ile 2872 sayılı Çevre Kanunu gibi deniz ticareti hukukunu doğrudan veya dolaylı olarak ilgilendiren diğer mevzuatı kapsadığı kabul edilmektedir[1107].

Deniz ticareti mahkemeleri ve ticaret mahkemeleri arasındaki ilişkinin görev ilişkisi olmadığı, deniz ticareti mahkemelerinin de esas itibariyle birer asliye ticaret mahkemesi niteliğinin bulunduğu ifade edilmektedir[1108]. TTK m. 4/1-a anlamında "*mutlak ticari dava*" kapsamında değerlendirilen römorkaj sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar ile ilgili görevli mahkeme, deniz ticareti ve deniz sigortalarından kaynaklanan uyuşmazlıklara bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi olacaktır[1109]. Nitekim Yargıtay'ın görüşü de bu yöndedir[1110].

1107 Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 442.

1108 Efe Direnisa, "Deniz Ticaret Mahkemelerinin Görevi, Yetkisi ve Diğer Asliye Ticaret Mahkemeleriyle İlişkilerine İlişkin Sorunlar", *UTTDER*, 9/2, (2020): 370.

1109 Çektiren tarafın tüketici sayıldığı durumlarda ise, tüketici mahkemelerinin görev alanını tayin eden TKHK m. 73/1 hükümleri göz önünde tutulması gerekir. Kanunun açık hükmü karşısında bu sonuca ulaşılmakla birlikte, tüketici mahkemelerinin görev alanının bu kadar genişletilmesini doğru bulmamaktayız. İhtisas mahkemesinde bakılması gereken bir uyuşmazlığa o alanda uzmanlığı olmayan bir mahkemede bakılması, yargılama niteliğin olumsuz yönde etkilenmesine ve davaların uzamasına sebep olur. Bu nedenle deniz ticareti uyuşmazlıklarının bir tarafı tüketici olsa dahi (deniz ticareti uyuşmazlıklarına bakmakla görevli) ticaret mahkemelerinde görülmesi gerektiğini *de lege ferenda* savunmaktayız. Aynı yönde bkz. Sami Aksoy, "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi", *BATİDER*, 31/2, (2015): 327 vd.

1110 "*..Mahkemece, iddia, savunma ve tüm dosya kapsamına göre, hakem kararının konusunu oluşturan ihtilafın taraflar arasındaki römorkaj ve palamar hizmetleri sözleşmesinden ve ayrıca römörkor olarak kullanılan gemilerin satışına ilişkin ek sözleşmeden kaynaklandığı, gerek römorkaj ve palamar hizmetlerinin, gerekse gemi satışına ilişkin hususların 6102 sayılı TTK'nun Deniz Ticareti Başlıklı 5. kitabında düzenlendiği, 5. kitapta yer alan düzenlemelerden kaynaklanan davalarda Deniz İhtisas Mahkemesi olan İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi görevli olduğu gerekçesiyle görevsizlik nedeniyle dava şartı yokluğundan davanın usulden reddine, talep halinde dosyanın Deniz Ticarete ilişkin davalara bakmakla görevli İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi (Denizcilik İhtisas Mahkemesi)'ne gönderilmesine karar verilmiştir. Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir. Dosyadaki yazılara, kararın dayandığı delillere gerektirici sebeplere ve 6102 sayılı TTK'nın 5. ve 935. maddeleri uyarınca görev hususunun mahkemece re'sen değerlendirilecek olmasına göre, davalı vekilinin bütün temyiz itirazları yerinde değildir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, davalı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA, temyiz harcı peşin alındığından başkaca harç alınmasına mahal olmadığına, 19/10/2015 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.*" [Yarg.11. HD., 2015/11707 E., 2015/10672 K., 19.10.2015 T.].

4. 4. 4. 2. Yetkili Mahkeme

4. 4. 4. 2. 1. Yetki Sözleşmesinin Bulunduğu Haller

Yetki sözleşmesi, tarafların belirli bir uyuşmazlık hakkında coğrafi bakımdan kanunen yetkili olmayan mahkemeyi yetkili kılmak amacıyla yaptıkları sözleşmedir[1111]. Türk limanlarında akdedilen römorkaj sözleşmelerinde, ilgili limanın bulunduğu yer mahkemesi yetkili kılınmaktadır. Tacirler veya kamu tüzel kişileri, aralarında doğmuş veya doğabilecek bir uyuşmazlık hakkında, bir veya birden fazla mahkemeyi sözleşmeyle yetkili kılabilirler (HMK m. 17/1, c.1). Römorkaj sözleşmesinin taraflarının istisnai bazı durumlar dışında tacir olduğu göz önünde bulundurulduğunda, yapılacak yetki sözleşmesinin birçok vaka bakımından geçerli sonuç doğuracağı açıktır. Buna karşın, özel yatların çekilmesi gibi bazı hususi römorkaj işleri bakımından, uyuşmazlığın bir tarafı tacir veya kamu tüzel kişisi sıfatını haiz olmayacağından yetki sözleşmesi hüküm ve sonuç doğurmaz[1112].

Taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça dava sadece sözleşmeyle belirlenen bu mahkemelerde açılır (HMK m. 17/1, c.2). Taraflar, sözleşmeyle yetkili kıldıkları mahkemenin yanında, kanunen yetkili olan mahkemelerin yetkisinin de devam etmesini istiyorlarsa, bunu ayrıca belirtmelidirler[1113].

HMK m. 18/1 uyarınca, tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edemeyecekleri konular ile kesin yetki hâllerinde, yetki sözleşmesi yapılamaz. Yetki sözleşmesinin geçerli olabilmesi için yazılı olarak yapılması, uyuşmazlığın kaynaklandığı hukuki ilişkinin belirli veya belirlenebilir olması ve yetkili kılınan mahkeme veya mahkemelerin gösterilmesi şarttır (HMK m. 18/2).

Yetkinin kesin olduğu davalarda, mahkeme yetkili olup olmadığını, davanın sonuna kadar kendiliğinden araştırmak zorundadır; taraflar da mahkemenin yetkisiz olduğunu her zaman ileri sürebilir (HMK m. 19/1). Yetkinin kesin olmadığı davalarda, geçerli bir yetki sözleşmesinin varlığına rağmen dava sözleşmede gösterilen yetkili mahkemede açılmamış ise hâkim bunu re'sen nazara almaz. Böyle bir durumda, davalı taraf cevap dilekçesinde yetkisizliği ileri sürmek suretiyle, buna engel olabilir (HMK m.

1111 Bolayır, *Yetki Sözleşmeleri*, 30; Sümer/Altay, *Medeni Usul Hukuku*, 128.
1112 Direnisa, "Deniz Ticaret Mahkemeleri", 404.
1113 Ejder Yılmaz, *Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi,* 2. Bası, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2013), 204.

19/2, c.1). Yetki itirazında bulunan taraf, yetkili mahkemeyi; birden fazla yetkili mahkeme varsa seçtiği mahkemeyi bildirir (HMK m. 19/2, c.2). Aksi takdirde yetki itirazı dikkate alınmaz (HMK m. 19/2, c.3). Yetkinin kesin olmadığı davalarda, süresi içinde ve usulüne uygun olarak yetki itirazında bulunulmazsa, davanın açıldığı mahkeme yetkili hâle gelir (HMK m. 19/4).

4. 4. 4. 2. 2. Yetki Sözleşmesinin Bulunmadığı Haller

Türk mahkemelerinin yetkisi, diğer kanunlarda yer alan yetkiye ilişkin hükümler saklı kalmak üzere, HMK hükümlere tabidir. Genel yetki kuralı HMK m. 6'da düzenlenmiştir. Buna göre, genel yetkili mahkeme, davalı gerçek veya tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesidir.

Konumuz bakımından önem arz eden bir diğer yetkili kuralı ise "*Sözleşmeden doğan davalarda yetki*" başlığı altında HMK m. 10'da özel olarak düzenlenmiştir. Buna göre, sözleşmeden doğan davalar, sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesinde de açılabilir.

Bir diğer önemli yetki kuralı da TTK m. 1063'de getirilmiştir. Hükme göre, donatan aleyhine, bu sıfatı dolayısıyla, herhangi bir alacaktan dolayı geminin bağlama limanının bulunduğu yer mahkemesinde de dava açılabilir. Böylelikle donatan sıfatını haiz çekici aleyhine, römorkörün bağlama limanındaki yer mahkemesinde de dava ikame edilebilecektir. Aynı şekilde, donatan sıfatını haiz çektirene karşı da geminin bağlama limanında dava açılabilir.

Yukarıda yer alan mahkemeler kesin yetkili değildir[1114]. Diğer taraftan bu mahkemelerin yetkisi ancak taraflar yetki sözleşmesi yapmamışlar veya böyle bir sözleşme yapmalarına rağmen yetki ilk itirazında bulunulmamış ise gündeme gelebilecektir (HMK m. 19).

[1114] Direnisa, "Deniz Ticaret Mahkemeleri", 403.

BEŞİNCİ BÖLÜM

RÖMORKAJ SÖZLEŞMESİ VE DENİZ KAZALARI İLİŞKİSİ

5. 1. Genel Olarak

Deniz kazası kavramı, teknik olarak gemi ile ilgili meydana gelen maddi ve bedensel zararlar doğuran olayları işaret eder[1115]. Bu kapsamda, çatma, karaya oturma, geminin su alması, batması, alabora olması, yanması ve makine hasarı gibi hadiseler deniz kazası olarak adlandırılmaktadır[1116]. Deniz kazalarının olumsuz sonuçlarını bertaraf etmede başvurulan en önemli araçlardan biri de römorkördür. Tarihsel olarak da bakıldığında deniz kazalarında en çok aranan yardımcı araç römorkör olmuştur. Bunun doğal sonucunda da römorkaj sözleşmeleri gündeme gelmiştir. Ancak deniz kazalarının yarattığı olağan dışı durumlar, römorkaj sözleşmelerinden doğan bazı hak ve borçları tartışmalı hale getirmiştir. Konunun diğer boyutuyla ise römorkör ve yedeğinin seferi de risk arz eder ve her an bir deniz kazası yaşanmaya gebedir. Gerçekten de römorkörler bir taraftan deniz kazalarına yardımcı olmakta iken diğer taraftan da riskli operasyonları neticesinde bizzat kendileri deniz kazasına yol açmaktadırlar.

Çalışmamızın bu kısmında, TTK'da "*Deniz Kazaları*" başlığı altında düzenlenen üç müessese; "*Müşterek Avarya*", "*Çatma*" ve "*Kurtarma*" ile römorkaj sözleşmesi arasındaki ilişki ortaya konulacaktır. Nitekim uygulamaya bakıldığında römorkaj faaliyetleriyle ilgili birçok davanın mevcudiyeti görülecektir. Bu sebeple, çalışmamızın son kısmı buna ayrılmıştır.

[1115] Didem Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011), 1.
[1116] Algantürk Light, *Çatma*, 1.

5. 2. Römorkaj Sözleşmesi ve Müşterek Avarya İlişkisi

5. 2. 1. Müşterek Avarya Kavramı

Müşterek avarya, deniz yolculuğu sırasında gemi, yükü, navlun ve diğer eşyanın müşterek selameti uğruna yapılan fedakârlık ve masrafların yolculukla ilgililer arasında orantılı bir şekilde paylaşımı esasına dayanan deniz hukukuna özgü bir kurumdur[1117]. Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde "*müşterek avarya hareketi*" var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya (*generale average, große haverei*) olarak kabul edilir (YAK 2016 Kural A, C; TTK m. 1272/1). Meydana gelen hadise bu şartları taşımıyorsa, "*hususi avarya*" olarak kabul edilecek ve müşterek bir paylaşım gündeme gelmeyecektir.

Römorkaj faaliyetleri eskiden beridir müşterek avaryanın hep içerisinde olan ve sürekli gündeme gelen bir konu olmuştur. Öyle ki müşterek avarya esasında denizyolu ile yapılan eşya taşımalarına uygulanmasına karşın römorkaj ilişkisinde de belirli şartlarda müşterek avarya ilan etmek mümkün kılınmıştır.

Bu başlık altında iki temel husus ele alınacaktır. İlki, navlun sözleşmesinin ifası esnasında karşılaşılan tehlikeyi bertaraf etmek üzere alınan römorkaj hizmetinin ücretinin garameye iştirak edip etmeyeceği; ikincisi ise römorkaj sözleşmesinin icrası esnasında müşterek hareketinin var olup olmadığıdır. Bu nedenle öncelikle, müşterek avaryanın şartları genel hatlarıyla ve yalnızca konumuzla ilgili olan kısmıyla sınırlı şekilde ortaya konulacaktır. Ardından, römorkaj masraflarını konu alan avarya tipleri incelenecektir. Daha sonra, YAK 2016 Kural B çerçevesinde konvoy içerisinde müşterek avarya ilan etmenin şartları değerlendirilecektir.

[1117] Müşterek avarya ile ilgili detaylı inceleme için bkz. N. Geoffrey Hudson/Michael Harvey, *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment*, 4th Edition, (London: Routledge, 2018); Francis Rose, *General Average (Law and Practice)*, 3rd Edition, (London: Routledge, 2017); Haydar Arseven, *Müşterek Avaryalar (Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri)*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1961); Fahiman Tekil, *Türk Hukukunda Müşterek Avarya*, (İstanbul: Kurtulmuş Matbaası, 1995); Ergon Çetingil/Rayegân Kender/Samim Ünan, *Müşterek Avarya Hukuku*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık 2011); Didem Algantürk Light, *York Anvers Kuralları 2004 (Müşterek Avarya)*, 2. Bası, (İstanbul: Arıkan 2006); Güden, *York Anvers Kuralları Işığında Müşterek Avarya*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2024).

5. 2. 2. Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümler

TTK'nın Beşinci Kitabı'nın Beşinci Kısmı'nın Birinci Bölümü'nde yer alan 1272 ilâ 1285. maddeleri müşterek avaryaya ilişkin hükümler içermektedir[1118]. Bununla birlikte, deniz ticaretine ilişkin pek çok alanda olduğu gibi uluslararası sahada da kabul gören birtakım kurallar dizisi mevcuttur. Müşterek avarya ilişkilerini ele alan ve York Anvers Kuralları (YAK) olarak anılan bu kurallar esasında milletlerarası bir anlaşma niteliğinde olmayıp tavsiye niteliğindedir. York Anvers Kuralları hem kabotaj taşımalarında hem de milletlerarası taşımalarda, müşterek avarya hakkında uygulanan ve denizcilik aktörlerince de benimsenen temel kurallardır. Bu kurallar, gelişmeler ve ihtiyaçlar doğrultusunda Milletlerarası Denizcilik Komitesi (*Comité Maritime International*) tarafından aralıklarla yenilenmektedir[1119]. En son sürümü 2016 olmasına karşın 1994 ve 2004 sürümleri uygulamada halen daha kullanılmaktadır[1120].

Uygulamada kullanılan sözleşme formları ve konişmentolar, söz konusu kurallara atıf içermektedir[1121]. Dolayısıyla uyuşmazlıkların büyük bir çoğunluğunda, York Anvers Kuralları'nın hangi tarihli metninin uygulanacağı zaten taraflarca kararlaştırılmış olmaktadır. Buna karşılık, tarafların bu hususa dair bir anlaşma yapmadıkları haller için TTK'da yedek hukuk kuralları tesis edilmiştir. TTK'nın 1273. maddesi ile York Anvers Kuralları'na atıf yapılması yoluna gidilmiş ve Türkçe tercümenin resmi yoldan hazırlanması usulü kabul edilmiştir[1122]. Buna göre, taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesi, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York Anvers Kuralları'na tabidir[1123].

[1118] Yabancılık unsuru içeren müşterek avarya ilişkilerine uygulanacak hukukun tespiti bakımından detaylı inceleme için bkz. Nil Kula, "Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu", *SelçukHFD*, 27/3, (2019): 727-748; Güden, *Müşterek Avarya*, 50-55; Sinan Can Konyalı, "Müşterek Avarya Uyuşmazlıklarında Kanunlar İhtilafı Meseleleri", *DEHUKAMDER*, 7/1, (2024): 85-154.

[1119] Tarihsel gelişim ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Algantürk Light, *York Anver*s, 3 vd.

[1120] Örnek olarak bkz. GENCON 1994 (II. Kısım, 12. Kloz); GENCON 1976 (II. Kısım, 11. Kloz); PROJECTCON (II. Kısım, 26. Kloz); TANKERVOY 87 (II. Kısım, 28. Kloz).

[1121] Çarpartiler için örnek olarak bkz. GENCON 2022 (II. Kısım, 29. Kloz); NIPPONCOAL (II. Kısım, 20. Kloz); NIPPONORE (II. Kısım, 19. Kloz). Konişmentolar için bkz. CONGENBILL 2022 (II. Kısım, 3. Kloz); GRAINCONBILL 2016 (II. Kısım, 4. Kloz).

[1122] TTK madde gerekçeleri, 1272 ilâ 1285. Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.

[1123] TTK m. 1273/2: "*York-Anvers Kurallarının çevirisi, Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından kurulacak bir ihtisas komitesince hazırlanır ve çevrilen orijinal metin ile birlikte Resmî Gazetede yayımlanarak ilan edilir. Milletlerarası Denizcilik*

York Anvers 2016 Kuralları'nın tercümesi Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından, 19.02.2019 tarih ve 30691 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır[1124]. Bu itibarla taraflarca başkaca bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, Türk Hukuku'na tabi uyuşmazlıklarda 2016 tarihli York Anvers Kuralları (YAK 2016) uygulanacaktır. Kurallarda yer almayan hususlarda ise TTK'nın tamamlayıcı nitelikli hükümleri devreye girecektir[1125].

YAK 2016, iki adet genel kural (yorum kuralı ve üstün kural), yedi adet harfli kural (A-G) ve yirmi üç adet de rakamdan (I-XXIII) olmak üzere üç bölümden teşekkül etmektedir. YAK 2016'da harfli kurallar genel hüküm mahiyetinde olup müşterek avaryanın ilkelerini ortaya koyar. Numaralı kurallar ise müşterek avarya türlerini düzenlemektedir. 2016 YAK Yorum Kuralına göre, Üstün Kural ve numaralı kurallarda aksi öngörülmedikçe, paylaştırma harfli kurallar uyarınca yapılır.

5. 2. 3. Müşterek Avaryanın Unsurları

Gemi, yük, diğer eşya ve navlunun müşterek deniz sergüzeştine (ortak maceraya) atılması (*common maritime adventure, Interessengemeinschaft*), müşterek avaryanın temel unsurunu oluşturur[1126]. Buradaki "*müşterek*" kavramı ile esas itibariyle geminin kısmen veya tamamen yüklü olması kastedilmektedir[1127]. Böylelikle gemi ile yük arasında bir kader (menfaat) birliği mevzubahis olur[1128]. Şayet ortada gemi niteliğini haiz bir nesne veya yük yoksa yahut bunlar bir deniz sergüzeştine atılmamışlarsa müşterek avaryanın şartları gerçekleşmiş olmaz[1129]. Yük dışında taşıyanın navlunu ile birlikte zaman çartererinin yakıtı, bir işleticinin konteynerleri gibi çok sayıda başka eşya da

---

Komitesi tarafından, York-Anvers Kurallarında yapılacak değişiklikler de aynı yöntemle Türkçe'ye çevrilip ilgili müsteşarlıklarca resen veya gerçek ve tüzel kişilerin başvurusu üzerine yayımlanır."

1124 Çalışmamızda Resmi Gazete'de yayımlanan çeviri metinleri kullanılmıştır.

1125 Kula, "*York Anvers 2016*", 728; Konyalı, "Müşterek Avarya", 93.

1126 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 3; Arseven, *Müşterek Avarya*, 30; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 34; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 454; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, 458; Paschke/Oetker, *Handelsgesetzbuch*, HGB § 588, Rn. 3; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 245; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 315.

1127 Arseven, *Müşterek Avarya*, 30; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, s. 34; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, 458; Mehtap Civir Engin, "Müşterek Avarya, Unsurları ve Özel Tipleri", *LHD*, C. 8/85, (2010): 113; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 245, Güden, *Müşterek Avarya*, 62.

1128 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 3-8; Arseven, *Müşterek Avarya*, 30; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 34; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, 458; Güden, *Müşterek Avarya*, 62.

1129 Arseven, *Müşterek Avarya*, 30.

müşterek avarya fedakârlığına maruz kalmış veya böyle bir fedakârlıktan yararlanmış olabilir[1130]. Bu sebeple müşterek sergüzeştinde onların da değerlendirilmesi gerekebilir.

Müşterek avarya hareketinden bahsedebilmek için gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu tehdit eden müşterek bir tehlike (*gemeinsamen Gefahr*) mevcut olmalıdır[1131]. Yüklü bir gemide yalnızca gemiyi veya yalnızca yükü tehdit eden bir tehlikenin bulunması hâlinde müşterek avaryanın şartları oluşmaz[1132]. Tehlikenin gemide bulunan bütün yükü tehdit etmesi gerekir[1133]. Müşterek avarya hareketinin oluşumuna yol açan müşterek tehlike, müşterek sergüzeşte atılan menfaatlerin kısmen veya tamamen kayba uğramasına neden olabilecek önemli (*significant, erheblich*) bir olaydır[1134]. Bu çerçevede, yolculuğun normal rizikolarından olmayan ve öngörülemeyen bir olayın meydana gelmesi gerekir[1135]. Esaslı bir tehlikenin (*substantial danger, erhebliche Gefahr*)[1136] bulunmadığı, önemsiz nitelikte tehditler karşısında yapılan masraflar garameye iştirak etmez[1137]. Dolayısıyla navlun sözleşmesinin ifası gereği önlenmesi gereken normal tehlike veya engeller bu kapsamda değerlendirilmez[1138].

1130 TTK madde gerekçeleri, m. 1272.

1131 Örneğin, römorkaj hizmeti müşterek bir tehlike sebebiyle değil de yalnızca geminin seyrini kolaylaştırmak amacıyla alınmışsa müşterek avarya gündeme gelmez. Bkz. Arseven, *Müşterek Avaryalar*, s. 32.

1132 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 9-10; Rose, *General Average*, 22; Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 32; Steingröver, *MüKoHGB* § 588, Rn. 8; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 35; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 454; İzveren, *Deniz Ticareti Hukuku*, 210; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 94; Civir Engin, "Müşterek Avarya", 113; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 246; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 316; Güden, *Müşterek Avarya*, 23.
Nesbitt v. *Lushington* (1792) 100 E.R. 1300 uyuşmazlığına konu olayda, gaspçılar gemide yüklü bulunan buğdayın fatura bedelinden daha düşük bir fiyata satması için kaptanı zorlamıştır. İngiliz Yüksek Mahkemesi, somut olayda gemiye ve gemideki diğer yüklere yönelik bir tehlike olmadığı için müşterek avarya hareketinin bulunmadığına kanaat getirmiştir.

1133 Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 36.

1134 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 9; Julian Cooke/Tim Young/Michael Ashcrof/Andrew Taylor/John D. Kimball/David Martowski/LeRoy Lampert/Michael Sturley, *Voyage Charters*, 4. Edition, (New York: Routledge, 2014), 599; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 34; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 93.

1135 Arseven, *Müşterek Avarya*, 32; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 36. Uygulama için ayrıca bkz. RG (I. Zivilsenat) 08.11.1940 – I 45/40, Rn. 9.

1136 OLG Köln, 27.11.1998 - 3 U 1/98 BSch.

1137 Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 599; Steingröver, *MüKoHGB*, § 588, Rn. 8.

1138 Örneğin, bir gemi korunaklı sularda karaya oturmuşsa ve yalnızca seferin gecikmesine neden olabilecek bir tehlike söz konusuysa, römorköre başvurulması müşterek avarya teşkil etmez. Buna karşın açık denizde meydana gelen çatma neticesinde gemi su almaya başlamışsa ve römorkör çağırılmışsa, esaslı bir tehlikenin bulunduğu kabul edilebilir. Aynı şekilde, güvertede meydana gelen bir yangın, muhtemel etkisi göz önünde bulundurulduğunda, ekseriyetle gerçek ve önemli bir tehlike olarak değerlendirilir. Diğer taraftan tehlike unsurunun varlığından bahsedebilmek için tehlikenin tedbirlerin alındığı anda mevcut olması (*gegenwärtige Gefahr*) gerekir. Yoksa salt bir vesvese ürünü olan muhtemel tehlikeler müşterek tehlikenin varlığı bakımından yeterli değildir. Bkz. Cooke ve

Meydana gelen tehlikenin menfaatleri halen tehdit etmesi yeterli olup etkilerini hemen göstermesi zorunlu değildir[1139]. Çünkü kaptanın tehlikenin azami seviyeye çıkmasını beklemesi, avarya hareketi neticesinde alınacak tedbirleri faydasız kılabilir[1140]. Dolayısıyla gerçekleşen somut tehlike karşısında makul olarak tedbirlerin derhal alınması kendisinden beklenebilecek nitelikteyse, meseleye olumlu yaklaşmak gerekir[1141].

Müşterek deniz sergüzeştine atılmış malvarlıklarını tehlikeden kurtarmak amacıyla yapılmış olunsa dahi alınan tedbirler veya yapılan masraflar olağan nitelikte ise garameye iştirak etmez[1142]. Yolculuğun normal külfeti niteliğindeki zarar ve masrafların müşterek avaryaya kabul edilmesi mümkün değildir[1143]. Seferin selameti bakımından gerekli önlemleri almak zaten taşıyanın yükümlüğüdür. Nitekim deniz taşımacılığının mahiyeti gereği her seferin sorunsuz ve risksiz icra edilmesi beklenilemez[1144]. Bu doğrultuda, ilgili sefer bakımından normal olan, makul surette öngörülmesi beklenen tehlikelerin önlenmesi ve herhangi bir zarara yol açmaması için alınan tedbirler taşıyanın sorumluluğuna dâhildir[1145]. Örneğin, seferin mutad seyri dâhilinde limanda veya kanalda römorkaj sözleşmesi yapılması durumunda, römorkaj ücreti müşterek avarya kapsamında değerlendirilmez[1146].

---

diğerleri, *Voyage Charter*, 599; Steingröver, *MüKoHGB*, § 588, Rn. 8; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 34; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 20; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 247.

1139 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 11; Baughen, *Shipping Law*, 333; Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 600; Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 32; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 38; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 454; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 93; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 246; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 316. Ayrıca bkz. RG (I. Zivilsenat) 08.11.1940 – I 45/40.

1140 Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 32-33.

1141 Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 38; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 246. Ayrıca bkz. RG (I. Zivilsenat) 08.11.1940 – I 45/40.
Örneğin, açık denizde seyreden bir gemide meydana gelen motor arızası sebebiyle sürüklenmeye başlayan gemiye bir römorkör çağırılması, diğer şartların da varlığı halinde müşterek avarya sayılabilir; zira herhangi bir önlem alınmazsa, gemi ve yükün zarara uğraması kuvvetle muhtemeldir. Aynı şekilde hava durumu tahminlerine göre buz istilasına maruz kalma riski olan bir geminin römorkaj hizmetinden yararlanması makul görülebilir. Bkz. Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 599.

1142 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 32; Rose, *General Average*, 33; Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 597; İzveren, *Deniz Ticareti Hukuku*, 211; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 92; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 24.

1143 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 32; Rose, *General Average*, 33; Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 2; Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 596; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 92; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 247.

1144 Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 248.

1145 Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 42; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 24; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 248.

1146 Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 43.

Müşterek avarya hareketinin gündeme gelebilmesi için, icra edilen seferin kapsamında tedbirli hareket edilmesine rağmen yapılması beklenemeyen ve öngörülemeyen bir fedakârlık veya masrafın ortaya çıkması gerekir[1147]. Örneğin, yaşanan çatma neticesinde gemi ve yükün selameti bakımından yahut karaya oturan geminin ve bu gemideki yükün emniyeti bakımından römorkör ile çekilmesi gerekiyorsa, römorkaj ücreti olağanüstü masraf kapsamında değerlendirilebilir[1148].

Müşterek avarya hareketinden bahsedebilmek için fedakârlık veya masrafın iradi olarak yapılması şarttır[1149]. Sefer esnasında yaşanan olağan dışı tehlike sebebiyle yük ve/veya geminin uğradığı zararlar garameye girmez. Hareketin iradi sayılabilmesi için, yapılan fedakârlık veya masrafların müşterek tehlikeden kurtulmak amacıyla ve bilinçli şekilde gerçekleşmesi gerekir[1150]. Müşterek avarya, risk gerçekleşip zarar ortaya çıktığında değil, söz konusu riskten kaçınmak amacıyla bilerek ve isteyerek (*intentional*, *vorsätzlich*) olağanüstü bir fedakârlık veya masraf yapılması halinde vuku bulur[1151].

Müşterek avaryaya konu fedakârlığın veya masrafın makul (*Vernünftig*) nitelikte olması gerekir[1152]. Fedakârlık ve masrafın makul olup olmadığının takdiri ise kaptana

---

1147 Olağanüstü fedakârlık (*außerordentlichen Opfer*), malvarlığının müşterek selamet uğruna feda edilmesini ifade eder. Örneğin, denize yük atılması olağanüstü bir fedakârlıktır. Olağanüstü masraf (*Beschädigungen und Aufopferungen*) deyimi ise müşterek tehlikeden kurtulmak amacıyla katlanılan masraflar için kullanılmaktadır. Burada dikkat edilmelidir ki garameye iştirak edecek olan karşılaşılan müşterek tehlikeden kurtulmak amacıyla yapılan fedakârlık ve masraflardır. Bizzat karşılaşılan tehlikenin ortaya çıkardığı zararlar hususi avarya teşkil eder. Örneğin, buzlanmanın meydana getirdiği zarar hususi avaryadır. Buna karşın buzlanmadan kaçınmak amacıyla römorkörün hizmetlerinden faydalanılması halinde (diğer şartların da varlığıyla birlikte), müşterek avarya masrafı oluşur. Bkz. Rose, *General Average,* 33-34; Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 31; Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 597; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 43; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 92.

1148 Newson, *Towage*, 141; Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 596; Rose, *General Average*, 4.

1149 *Athel Line Ltd v. Liverpool & London War Risks Insurance Assn Ltd*. (1943), 77 Ll.L.Rep. 132.

1150 Rose, *General Average*, 39; Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter,* 598; Baughen, *Shipping Law*, 332; Shapperd, *Maritime Law*, 664; Arseven, *Müşterek Avarya*, 40; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 40; İzveren, *Deniz Ticareti Hukuku*, 211; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 95; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku,* 248.

1151 Örneğin, geminin motorunun bozulması neticesinde sürüklendiği bir varsayımda, gemi ve yükün selameti için geminin bilerek karaya oturtulması neticesinde ortaya çıkan masraflar müşterek avarya kapsamındadır. Oysa kaptanın çabaları ve kararı dışında, kötü hava ve deniz koşulları sebebiyle sürüklenmesi sonucunda yahut kaza sebebiyle kendiliğinden karaya oturması bir müşterek avarya hareketi değildir. Bkz. Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 19; Steingröver, *MüKoHGB* § 588, Rn. 3; Klaus Ramming, "Die Haftung des Frachtführers bzw. Verfrachters für den Große Haverei-Beitrag der Ladung", *RdTW,* (H. 5/Y. 2020): 169; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II,* 23.

1152 Arseven, *Müşterek Avarya*, 44; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 41; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 456; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 95; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku,* 316; Güden, *Müşterek Avarya,* 25.

aittir[1153]. Kaptanın gemiyi ve yükü kurtarmak üzere geniş bir hareket alanı vardır[1154]. Ancak ortak menfaatleri dikkate alarak tedbirli bir kaptanın göstermesi gereken özeni göstermelidir[1155]. Burada tehlikenin ortaya çıktığı andaki hal ve koşullar göz önünde bulundurularak bir değerlendirme yapılmalıdır[1156]. Bu tip durumlarda akdedilen römorkaj sözleşmeleri genellikle makul olarak değerlendirilmektedir[1157].

Fedakarlık ve masrafların makul olması ilkesinin iki yönü bulunmaktadır. İlk olarak kaptanın mevcut seçenekler içerisinden yaptığı tercihin makul olması aranır[1158]. İkincisi, yaptığı tercihin kendi şartlarının da makul olması beklenir[1159]. Bu anlatılanları somutlaştırmak gerekirse; geminin motor arızası sebebiyle açık denizde hareketsiz kaldığı ve bozulma riski taşıyan birtakım yüklerinin bulunduğu, karşılaşılan risk çerçevesinde römorkaj sözleşmesi akdedilerek geminin en yakın tamir limanına çekildiğini varsayalım. Bu masrafın makul olduğunu kabul edebilmek için römorkaj sözleşmesine başvurulmasının makul bir seçenek olmasının yanı sıra akdedilen römorkaj sözleşmesinin koşullarının da makul olması gerekir[1160]. Yoksa römorkaja başvurma tercihi doğru ancak römorkaj ücreti çok yüksek ise yapılan masrafın makul olduğundan bahsedilemeyecektir. Bu durumda garameye iştirak edecek ücret yalnızca makul römorkaj ücreti olacak olup bu miktarı aşan kısmın hususi avarya olarak değerlendirilmesi gerekecektir[1161].

1153 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 12; Sheppard, *Maritime Law*664; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 29; Güden, *Müşterek Avarya*, 24.

1154 Sheppard, *Maritime Law*, 664.

1155 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 12; Sheppard, *Maritime Law*, 664; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 29; Güden, *Müşterek Avarya*, 24-25.

1156 Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 44; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 46; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, s. 29; Baughen, *Shipping Law*, 332; Sheppard, *Maritime Law*, 664; Arıç, "Müşterek Avarya", 657.

1157 Sheppard, *Maritime Law*, 664.

1158 Arseven, *Müşterek Avarya*, 44; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 29; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 250.

1159 Arseven, *Müşterek Avarya*, 44; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 29; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 250.

1160 Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 599. Zor durumda kalan kaptan ve donatandan normal hizmet veya malzeme bedelinin üzerinde ücret talep edildiği denizcilik uygulamasında bilinen bir gerçektir. Bu nedenle, bu durumların da dikkate alınarak makul olup olmadığı değerlendirilmelidir. Tüm somut olayın şartları dikkate alınmalı, özellikle başka alternatifin olup olmadığı ve alternatiflerin gemi ve yükü riske atmadan uygulamaya geçirilip geçirilemeyeceği tahkik edildikten sonra bir sonuca varılmalıdır. Kaptanın yaşadığı baskı ne kadar fazla ise tolerans o kadar yüksek olmalıdır. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 30.
Uygulama için ayrıca bkz. *Australian Coastal Shipping v. Green [1971] 1 Q.B. 456, 483.*

1161 Bu yöndeki kararlar için bkz. *Corrie v. Coulihard (1877) 3 Asp. M.L.C. 546 ve Corfu Navigation v. Mobil Shipping ("The Alpha') (19911 2 Lloyd's Rep. 515.*

Müşterek avaryanın nihai unsuru faydalı sonuçtur. Müşterek avarya paylaştırılmasının talep edilebilmesi için, müşterek avarya faaliyeti neticesinde sergüzeşte atılan menfaatlerin kısmen dahi olsa kurtarılması gerekir[1162]. Tamamen sonuçsuz kalmış bir fedakârlık paylaştırmaya iştirak etmez. Römorkaj hizmeti verilmesi neticesinde gemi ve yük kurtarılmışsa, faydalı netice gerçekleşmiş olur[1163]. Yolculuğun başarı ile tamamlanması ise şart değildir[1164]. Yolculuk yarım kalmış da olsa malvarlığı değerleri kurtarılmışsa, fayda sağlanmıştır[1165].

5. 2. 4. Olağanüstü Masraflar Kapsamında Römorkaj Masraflarının Garameye İştirak Etmesi

Ağır hava koşulları, çatma, makine arızası, gemi hasarı, geminin geçici olarak barınma limanına yanaşması hallerinde römorkaja sıklıkla başvurulur[1166]. Bu başlık altında ele aldıklarımız ise avarya tipleri bakımından römorkaj masraflarının garameye iştirak ettiği en sık karşılaşılan uygulamalardır. Yoksa bir önceki başlıkta ele aldığımız şartları taşımak, sözleşmede ve diğer kurallarda da aksine bir düzenleme bulunmamak kaydıyla, römorkaj masrafları garameye iştirak eder.

5. 2. 4. 1. Yüzdürme Faaliyetleri Kapsamında Römorkaj Masrafları

Karaya oturmuş ve tehlike içinde olan bir gemide, gemi ve yükü kurtarmak için alınmış olan yüzdürme tedbirleri müşterek avarya teşkil eder. Bu ihtimalde gemi bilerek karaya oturtulmamıştır, ancak karaya oturma hadisesi müşterek bir tehlike arz etmektedir. Dolayısıyla müşterek tehlike altındaki gemi ve yükü tehlikeden kurtarmak icap eder. YAK 2016 Kural VII'de karaya oturmuş ve tehlike içinde yeniden yüzmeye çalışan bir geminin herhangi bir makinasının veya kazanlarının hasara uğramasından bahsedilmektedir. Lafzı itibariyle römorkaj dahil sair masrafların bu avarya tipine girdiği sonucuna varılamamaktadır. Nitekim bu avarya tipinin başlığı da zaten "*Makine ve Kazanlara Verilen Hasar*" ("*Damage to Machinery and Boilers*") olarak geçmektedir.

1162 Steingröver, *MüKoHGB*, § 588, Rn. 3; Arseven, *Müşterek Avarya*, 48; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, s. 48; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, s. 456; İzveren, *Deniz Ticareti Hukuku*, 211; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 93; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 250; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 25.

1163 Newson, *Towage*, 141.

1164 Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 93.

1165 Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 93.

1166 CMI Guidenes Relating to General Average, 2016, 5.

Bununla birlikte genel kural olan Kural A çerçevesinde, römorkaj masraflarının da garameye iştirak edebileceği kabul edilebilir[1167]. Karaya oturan bir geminin tekrar yüzdürülmesi oldukça yaygın bir metottur. Bu metodu uygulamaya en elverişli araç ise römorkördür. Römorkörler yüksek çeki gücü ve manevra kabiliyetleri sayesinde, gemiye ve çevreye zarar vermeksizin geminin tekrar yüzdürülmesini sağlarlar. İşte bu tip durumlarda, şartları oluşmuşsa römorkaj masrafları garameye iştirak eder.

Anderson Tritton & Co v Ocean SS Co (1884) 13 QBD 651 (CA), davasına konu olayda, yüklü gemi Yangtse Nehri yakınlarında sığ bir alanda kuma saplanmıştır. Gemi başka bir gemi ile götürü ücret karşılığında römorkaj sözleşmesi yapmıştır. Sözleşmenin ifası esnasında çekici geminin uğrayacağı hasarların da yedekteki gemi donatanı tarafından ödeneceği kararlaştırılmıştır. Gemi çekme işleminin sonunda başarılı şekilde tekrar yüzdürülmüştür. Donatan vuku bulan zararın yükle ilgililer ile orantılı şekilde paylaşılması talebinde bulunmuştur. İngiliz Yüksek Mahkemesi, müşterek avaryanın şartlarının gerçekleştiğine ve talep edilen masrafların (şartlarını sağlayanlarının) garameye iştirak edeceğine karar vermiştir.

5. 2. 4. 2. Barınma Faaliyetleri Kapsamında Römorkaj Masrafları

Bir gemi, kaza, fedakârlık veya başkaca olağanüstü haller sonucunda müşterek selamet için zorunlu olarak bir barınma liman veya yerine girer veya yükleme limanı veya yerine dönerse, bu liman veya yere giriş giderleri müşterek avarya sayılır. Eğer gemi, bu liman veya yerden ilk yükünün tamamı veya bir kısmı ile hareket ederse, çıkış giderleri, giriş veya dönmenin karşılığı sayılabilmek şartı ile müşterek avaryaya kabul olunur (YAK 2016 Kural X.a.i). Barınma limanına uğrak yapmak zorunda kalan gemiler çoğunlukla limana götürülme, giriş yapma, yanaşma, liman içi hareket ettirme işlemleri bakımından römorkaja ihtiyaç duyar[1168]. Bu kapsamda verilen hizmetler barınma müşterek avarası kapsamında garameye iştirak eder.

Bunun dışında, YAK 2016 Kural X'ın a.(ii) bendi özel bir düzenleme ihtiva etmektedir: "*Gemi herhangi bir barınma limanı veya yerinde bulunur ve bu ilk liman veya yerde tamirlerin mümkün olmaması yüzünden zorunlu olarak başka bir barınma liman*

[1167] Aynı yönde bkz. Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 183; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 167; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II,* 200-202; Güden, *Müşterek Avarya,* 173.

[1168] Arseven, *Müşterek Avarya*, 121.

veya yerine götürülür ise barınma müşterek avaryasına ilişkin X. Kural hükümleri ikinci liman veya yer içinde bir barınma limanı veya yeri imiş gibi aynen uygulanır. Çekme nedeniyle ortaya çıkanlar da dahil olmak üzere, böyle bir yer değiştirmenin giderleri müşterek avarya sayılır". Böylelikle tamirinin olanaklı bulunmadığı barınma limanından başka bir limana tamir edilmek üzere çekilen geminin römorkaj masraflarının da müşterek avarya teşkil ettiği açıkça hükme bağlanmıştır.

5. 2. 4. 3. İkâme Masrafı Olarak Römorkaj Masrafları

İkâme masraflar (*substitution expenses, Stellvertretende Kosten und Schaden*) müşterek avarya masrafının yerine geçen ve onun önlenmesini (azaltılmasını veya hiç yapılmamasını) sağlayan olağanüstü masraflardır[1169]. İkâme masrafları esasında müşterek avarya hareketinin doğrudan doğruya sonucu olmadığından genel kurallar dahilinde müşterek avarya kapsamında değerlendirilmemektedir[1170]. Buna karşın sağlayacağı fayda göz önüne alındığında kabul edilmesinde taraflara menfaat sağlayacağı açıktır ve bu itibarla da YAK ve TTK'da kendisine özel olarak yer bulmuştur. TTK m. 1272/2 ve YAK 2016 F KURALI uyarınca; müşterek avaryadan sayılacak bir giderin yapılmaması için göze alınan her fazla gider de başka ilgililer bu fazla giderlerden faydalansalar dahi önlenmiş olan giderin tutarına kadar, müşterek avarya garamesine girer.

İkame masraflar "*müşterek selamet*" değil "*müşterek menfaat*" esasına dayanır[1171]. İkâme masrafın yapılmasındaki amaç tasarruf sağlamak olduğundan, en fazla yerine geçtiği masraf tutarı kadar olabilir (YAK 2016 KURAL F). Şayet ikame masraflar, yerine geçtiği masrafları aşıyorsa müşterek avaryaya dahil edilmez[1172].

Bu kapsamda örneğin, geminin barınma limanında tamir edilmesi mümkün olmakla beraber, tamir süresince barınma limanında yapılacak ve müşterek avaryaya

---

1169 Rose, *General Average*, 72; Arseven, *Müşterek Avarya*, 56; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 141. İkame masrafları ile ilgili detaylı inceleme için bkz. İnci Kaner, "Müşterek Avaryada İkâme Masrafları", *İÜHFM*, 7/2 (1987): 148.

1170 Rose, *General Average*, 72; Kaner, "İkâme Masrafı", 147; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 141.

1171 Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 56; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 453; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 251.

1172 Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 453; Hudson/Harvey, *York-Antwerp Rules*, 70; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 131; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 139; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 251.

kabul edilecek olan masraflardan tasarruf etmek için varma limanına çekilmesi masrafları, ikame masrafı olarak kabul edilebilir[1173].

5. 2. 5. Römorkör ve Yedekteki Gemi Arasında Müşterek Avarya İlan Edilmesi

5. 2. 5. 1. Tarihsel Gelişim

Römorkaj faaliyetleri ve mavna ile yük taşımacılığına ilişkin ülkeler arasındaki farklı uygulamalar hatta ülkelerin kendi içerisinde dahi içtihat farklılıkları bulunması ve buna ilaveten uygulamada kullanılan römorkaj sözleşmelerindeki klozların yeknesak olmaması gibi nedenlerle 1985 yılından itibaren AIDE Çalışma Grubu ve İngiliz Deniz Hukuku Derneği bu alanda birliktelik sağlamak amacıyla çalışma başlatmıştır. Bu çalışmalarda, o döneme kadar uygulamada kendisine belirli bir yer edinmiş olan (nehir taşımacılığında kullanılan) Rhin Kuralları-Kural XXV model alınmıştır[1174].

Römorkaja ilişkin ortaya çıkan sorunlara çözüm bulmak amacıyla, uygulamadaki problemler nazara alınarak YAK 1994 Kural B ile yeni bir düzenleme getirilmiştir[1175]. 1974 YAK'da genel sistematiği bozmamak amacıyla Kural A'ya ikinci paragraf olarak ilave edilmiş ve römorkaj ile ilgili kurala yer açılmıştır. Böylelikle, Kural B ile müşterek avarya anlamında müşterek deniz sergüzeşti, yalnızca gemi, yük ve navlun arasında bir bağ olmaktan çıkartılarak çekici-itici gemi/römorkör ve yedekte çekilen/itilen gemiler arasında bir ilişki tesis edilmiştir[1176].

YAK 2004'te Kural B ile ilgili esasa ilişkin bir değişiklik yapılmamış, yalnızca YAK 1994'te iki fıkra hâlinde yer alan hükümler tek fıkrada birleştirilmiştir.

YAK 2016'da ise Kural B ile ilgili birtakım yenilikler söz konusudur. Uygulamada görülen bazı yorum farklarını gidermek ve bazı konuları açıklığa kavuşturabilmek adına ikinci fıkrada tashih yapılmıştır. Böylece römorkaj bağlantısının

---

1173 Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 126-127; Hudson/Harvey, *York-Antwerp Rules*, 72; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 139; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 145; Güden, *Müşterek Avarya*, 109.

1174 Tarihsel gelişim ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Rose, *General Average*, 40-41; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 569; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 96-97.

1175 UNCTAD/SDD/LEG/3, 09.03.1995, s. 7.

1176 Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 49; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 79; Güden, *Müşterek Avarya*, 65.

kesildiği durumlar açıklığa kavuşmuştur. Barınma limanı masrafları hakkındaki tartışmalara son verebilmek amacı ile üçüncü fıkra da kurala eklenmiştir.

5. 2. 5. 2. YAK 2016 Kural B

YAK 2016 Kural B'nin Resmi Gazete'de yayınlanan hâli şu şekildedir:

"*1. Hepsi bir ticari faaliyette bulunmak ve kurtarma hizmeti vermemek şartıyla bir veya daha çok gemi yedekte çekildiğinde veya başka gemi veya gemileri ittiğinde bir deniz sergüzeşti vardır.*

Müşterek bir tehlikeden gemileri ve eğer varsa yüklerini korumak amacıyla önlemler alınması durumunda bu Kurallar uygulanacaktır.

2. Eğer gemiler müşterek bir tehlike altında ise ve birinin ayrılması ayrılan geminin tek başına emniyetini arttırıyorsa veya müşterek deniz sergüzeştine katılan bütün gemilerin emniyetini arttırıyorsa, bu ayrılma müşterek avarya hareketi olacaktır.

3. Müşterek deniz sergüzeştine katılan gemilerin bir barınma limanına veya yerine uğraması halinde, her bir gemi ile bağlantılı olan harcamalar bu Kurallar kapsamında yapılabilecektir. Kural G' nin 3. ve 4. paragrafları saklı kalmak üzere, müşterek avarya harcamaları, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesiyle birlikte sona erecektir"

YAK kurallarını ulusal hukuklarına alamayan ülkeler açısından YAK 2016 (veya diğer versiyonların) uygulanabilmesi için tarafların römorkaj sözleşmesinde bu yönde bir hükme yer vermiş olmaları gerekir[1177]. Bununla birlikte, YAK 2016 ulusal hukukumuzun bir parçası haline geldiğinden, Türk Hukuku'nun uygulandığı ve tarafların da aksine bir düzenleme yapmadığı durumlarda, YAK 2016 çekici ve çektiren arasındaki müşterek avaryaya ilişkin uyuşmazlığa doğrudan uygulanır[1178].

Kural B, esas itibariyle römorkaj konvoyundaki gemiler arasında bir müşterek deniz sergüzeştinin bulunduğunu kabul etmiş ve müşterek tehlikeden gemileri ve varsa yüklerin korunması için önlem alınması halinde YAK 2016 Kuralları'nın uygulanacağını hükme bağlamıştır.

[1177] Rose, *General Average*, 43; Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 594; Shepperd, *Maritime Law*, 657; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 50; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 102; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 79; Arseven, *Müşterek Avaryalar*, 24; Güden, *Müşterek Avarya*, 64.

[1178] YAK 2016 Kuralları'nı ulusal hukukuna alan İskandinav ülkeleri bakımından aynı sonuçlara ulaşılmıştır. Bkz. Rose, *General Average*, 43.

Kural B'de müşterek avaryanın şartları içerisindeki tüm unsurlara açıkça değinilmemiştir. Bununla birlikte Kural B, YAK 2016 Kuralları'nın paylaşmaya ilişkin veya belirli bir kısmına yönelik hükümlerine değil tümüne birden atıfta bulunulmuştur[1179]. Dolayısıyla müşterek avaryanın temel unsurları içerisinde yer alan ve Kural A'da düzenlenen iradilik, makul hareket tarzı, faydalı sonuç ilkelerinin Kural B bakımından da geçerli olduğunun kabulü gerekir. Ayrıca makul ölçüdeki fedakârlık ve masrafların garameye iştirak edeceği ilkesi Üstün Kural ile düzenlendiğinden, bu ilkenin de Kural B kapsamındaki olaylara uygulanması bakımından tereddüt bulunmamalıdır.

5. 2. 5. 3. Şartları

YAK 2016 Kural B'nin ilk fıkrasının birinci cümlesi uyarınca, ticari bir faaliyet kapsamında olmak kaydıyla, bir veya daha çok gemi, bir veya birden fazla gemi tarafından, kurtarma olmaksızın çekiliyor veya itiliyorsa, bu durumda müşterek bir deniz sergüzeşti vardır[1180]. Böylelikle römorkaj operasyonuna dâhil olan ve konvoy hâlinde sevk edilen gemiler arasında bir kader (çıkar) birliği söz konusu olur[1181]. Römorkaj operasyonunun çekme veya itme suretiyle icra edilmesi, açık denizde veya limanda olması yahut römorkör ve gemi/gemilerin dizilimi kuralın uygulanması bakımından fark yaratmaz[1182]. Kural B -ticari olmak kaydıyla- her türlü römorkaj operasyonunu kapsayıcı şekilde kaleme alınmıştır[1183].

YAK 2016 Kural B'nin ilk fıkrasının ikinci cümlesi, gemileri ve "*varsa yüklerini*" müşterek bir tehlikeden korumak amacı ile önlem alınması halinde bu kuralların uygulanacağından bahseder. İlk cümle ile beraber değerlendirildiğinde, yüklerin mevcudiyetinin müşterek sergüzeşti bakımından aranmayacağı ancak gemiler yüklü ise yüklerin de müşterek sergüzeştinin kapsamına dahil olacağı sonucuna ulaşılmaktadır[1184].

1179 YAK 2016 Kural B, 1. Fıkra, 2. Cümle: "*Müşterek bir tehlikeden gemileri ve eğer varsa yüklerini korumak amacıyla önlemler alınması durumunda bu Kurallar uygulanacaktır".*

1180 Şayet ortada gemi niteliğini haiz bir nesne yoksa yahut bunlar bir deniz sergüzeştine atılmamışlarsa müşterek avaryanın şartları gerçekleşmiş olmaz. Bu noktada çekici vazifesi gören römorkörün gemi niteliğinde tereddüt yoktur. Ancak yedekteki araç her zaman gemi niteliğinde olmayabilir. Dolayısıyla bu ihtimalde ortada bir müşterek sergüzeşt bulunmayacaktır. Yedekte birden fazla gemi çekiliyorsa, bunlardan bir tanesinin tehlikeye maruz kalması, müşterek sergüzeşt bakımından yeterlidir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 81.

1181 Arseven, *Müşterek Avarya*, 30; Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 34; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri-I*, 458; Güden, *Müşterek Avarya*, 66.

1182 Rainey, *The Law of Tug and Tow*, 570.

1183 Rainey, *The Law of Tug and Tow*, 570; Güden, *Müşterek Avarya*, 66.

1184 Aynı yönde bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 79.

Dolayısıyla çekilen veya itilen gemiler yüklü de olsa boş da olsa Kural B'nin uygulama alanına girer[1185]. Gemiler yüklü ise taşınan eşyalar da garameye iştirak edecektir[1186].

YAK 2016 Kural B'nin uygulanabilmesi için, römorkajın kurtarma faaliyeti kapsamında sunulmamış olması gerekir. Kural B, kurtarma hizmetleri sırasında müşterek deniz sergüzeştinin bulunmadığını açıkça ortaya koymaktır[1187]. Zira kurtarmada, kurtaran ile kurtarılanlar arasında bir müşterek bir deniz sergüzeşti bulunmadığı kabul edilmektedir[1188]. Kurtaran müşterek sergüzeşte atılmış gemi ve yükün güvenliğini sağlamak için çaba harcamaktadır ancak kendisi bu sergüzeşte dahil değildir[1189].

YAK 2016 B Kuralı'nın uygulanabilmesi için, römorkör ile yedekteki gemilerin müşterek tehlike ile karşı karşıya gelmiş olmaları gerekir. Yalnızca römorkörü veya yalnızca gemiyi tehdit eden bir tehlikenin bulunması hâlinde şartlar oluşmaz[1190]. Römorkaj bağlantısı, müşterek bir tehlike altındaki römorkör ve yedeğin müşterek selametini sağlamak için kesilmişse, bu işlem kendi başına bir müşterek avarya hareketi niteliğindedir[1191]. Şiddetli akıntı ve fırtınaya kapılarak sürüklenen konvoyun sert kayalıklara veya köprüye çarpmasına engel olmak amacıyla bağlantı halatı kesilmesi halinde, ortada bir müşterek avarya hareketinin bulunduğundan bahsedilebilecektir[1192]. Bu kapsamda, sürüklenerek karaya oturan geminin tekrar yüzdürülmesi kapsamındaki masrafların müşterek avaryaya dahil olduğu kabul edilmektedir[1193]. Bağlantının koparılması yalnızca ayrılan römorkörün veya yalnızca yedekteki geminin emniyetini

---

1185 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 79.

1186 Uygulamada çekici gemi, römorkör gemileri olarak karşımıza çıktığından zaten hacmi oldukça küçük olan ve eşya taşıma amacıyla inşa edilmeyen bu gemilere eşya yüklenmemektedir. Bununla birlikte, çekicinin normal bir yük gemisi olarak karşımıza çıkabileceği istisnai durumlarda bu gemiye de eşya yüklenebilir. Böyle bir olasılıkta, çekici gemide taşınan eşyalar da garameye iştirak eder. Bkz. Cooke ve diğerleri, *Voyage Charter*, 600; Shapperd, *Maritime Law*, 662; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 80.

1187 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 570; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 101-102

1188 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 82.

1189 Yedekte çekilen gemi veya gemilerden en az bir tanesi, ciddi bir tehlike içinde kalmışsa ve römorkör de yedeği tehlikeli bir ortamdan (teknik anlamda) kurtarmak amacı ile müdahale etmişse, Kural B uygulama alanı bulmaz. İster akdi olsun ister fiili kurtarma faaliyeti buna engel olur. Bkz. Rainey, *Law of Tug and Tow*, 570; Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 101-102; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 82.

1190 Mesela, sefer esnasında yedekteki gemi zarar görmüş ve bu durum yalnızca o gemiyi etkiliyor, römorkör bakımından herhangi bir tehlike yaratmıyor ise römorkaj bağlantısının kesilmesi bir müşterek avarya hareketi sayılamayacağından, müşterek deniz sergüzeşti sona erer. Bkz. Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, s. 50; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 572.

1191 Algantürk Light, *York-Anvers Kuralları*, 102; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 84; Güden, *Müşterek Avarya*, 67.

1192 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 84.

1193 Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya*, 50; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 572.

arttırmış olsa dahi hareket müşterek avarya kapsamında değerlendirilir (YAK 2016 Kural B/2).

Müşterek avarya kapsamında bir hareketten bahsedebilmek için, maruz kalınan tehlikelerden gemileri ve varsa yüklerini korumak amacıyla birtakım önlemler alınması gerekir (YAK 2016 Kural B/1, c.2). Alınan herhangi bir önlem sebebiyle değil de doğrudan römorkaj esnasında yaşanan olağan dışı tehlikeden kaynaklı olarak römorkör, gemi ve/veya yükün uğradığı zararlar garameye girmez[1194]. YAK 2016 Kural B'nin uygulaması bakımından, her bir somut olayda fedakârlık veya masraf kararının alınmasında ve fedakârlık veya masrafın yapılmasında yetkinin kime ait olduğu tespit edilmelidir[1195]. Bu doğrultuda, ilk aşamada konvoyun seyrini kimin hâkim kıldığı belirlenmelidir[1196]. Bu itibarla konvoyun sevk ve idaresi kimde ise kural olarak fedakârlık ve masraf kararının onun tarafından verilmesi beklenir. Pek tabii bu karar alınırken konvoydaki diğer gemi/gemilerin kaptanları ile fikir alışverişinde bulunulabilir. Ancak nihai kararın konvoyu sevk ve idare eden tarafça alınması gerekir.

Alınan önlemlerin römorkajın mutad olarak icrası kapsamında alınması gereken önlemlerden olmaması gerekir (YAK 2016 Kural A). Zira römorkajın normal külfeti niteliğindeki zarar ve masraflara (taraflarca aksine sözleşme hükmü yoksa) çekici katlanır. Nitekim çekicinin tahsil ettiği römorkaj ücreti bir taraftan emeğinin diğer taraftan da denizde aldığı riskin bir karşılığıdır[1197].

YAK 2016 Üstün Kural gereğince müşterek avarya kapsamında alınan önlemlere konu olan fedakârlığın veya masrafın makul olması gerekir. Burada tehlikenin ortaya çıktığı andaki hal ve koşullar göz önünde bulundurularak bir değerlendirme yapılmalıdır. Eğer yapılan fedakârlık veya masrafın orantısız olduğu tespit edilirse, bunun sadece

---

1194 Müşterek avarya hareketinin iradi sayılması için yapılan fedakârlıkların ortaya çıkan tehlikeler karşısında, menfaatlerin müşterek tehlikeden kurtarılması amacıyla, bilinçli şekilde gerçekleşmesi gerekir. Müşterek avarya, risk gerçekleşip zarar ortaya çıktığında değil, söz konusu riskten kaçınmak amacıyla bilerek ve isteyerek olağanüstü bir fedakârlık veya masraf yapılması halinde vuku bulur. Bkz. Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 588 Rn. 19; Steingröver, *MüKoHGB* § 588, Rn. 3.

1195 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 79.

1196 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 79.

1197 Römorkaj zaten niteliği gereği belirli bir riski ihtiva eden bir faaliyettir. Aksi ihtimalde, kendisi bakımından en uygun koşulların oluşmadığı, ilave masrafın veya külfetin ortaya çıktığı birçok durumda çekici müşterek avarya ilan etmeye kalkar. Dolayısıyla burada olağan nitelikte olmayan önlemlerden ileri gelen fedakârlık ve masrafların müşterek avaryaya konu olmasından bahsedildiği sonucuna ulaşmaktayız.

makul sınırlar içinde kalan kısmı müştereken paylaştırmaya tabi tutulur, aşan kısım ilgili kişinin üstünde kalır[1198].

Müşterek avaryadan bahsedilmek için kısmen dahi olsa faydalı bir neticenin bulunması gerekir (YAK 2016 Kural A). Müşterek avaryanın nihai unsuru faydalı sonuçtur. Tamamen sonuçsuz kalmış bir fedakârlık veya masraf paylaştırmaya iştirak etmez. Aksi takdirde fayda sağlayan biri olamayacağından zarara iştirak edecek muhatap da bulunamaz. Sözgelimi kayalıklara çarpma tehlikesi bulunan konvoyun bağlantısı kesilmesine rağmen hem römorkör hem de gemi kayalıklara çarparak zayi olmuşsa, ortada faydalı bir sonuç bulunmadığından müşterek avaryadan da bahsedilemeyecektir.

YAK 2016 Kural B'nin üçüncü fıkrası uyarınca, müşterek deniz sergüzeştine atılmış olan gemiler, bir barınma limanına veya yerine girecek olursa, her bir gemi için bu Kurallar uyarınca harcamalar kabul edilebilir. YAK 2016 Kural G'nin üçüncü ve dördüncü fıkralarına bağlı olmak şartı ile müşterek deniz sergüzeştinin sona erdiği zamana kadarki süre içinde yapılan harcamalar müşterek avaryaya kabul edilir. YAK'ın 1994 ve 2004 versiyonlarında bulunmayan ve ilk kez 2016 Kuralları ile gelen bu hüküm, barınma limanı masraflarıyla ilgili tartışmaya son vermek üzere öngörülmüştür. Böylelikle barınma limanı masraflarının garameye iştirak edeceği kayıt altına alınmıştır.

5. 2. 5. 4. Sonuçları

Römorkaj faaliyeti esnasında müşterek avarya olarak nitelendirilen bir durum meydana gelmişse, alınan önlemler kapsamındaki fedakârlık ve masrafların, ilgili taraflar arasında paylaştırılması gerekecektir. Bu paylaşım atanacak dispeççi tarafından hazırlanacak rapor doğrultusunda yapılacaktır (TTK m. 1278 vd.).

Müşterek avarya garame paylarının kişisel borçluları, garameye girecek olan geminin ve römorkörün müşterek avarya hareketinin meydana geldiği andaki donatanı ve diğer eşyanın boşaltma tarihindeki malikidir (TTK m. 1274/1). Garameye girecek eşyanın gönderileni, eşyayı teslim alırken bunlara bir garame payı düşmüş olduğunu biliyor ise bu pay için eşya teslim edilmiş olmasaydı o eşyanın paraya çevrilmesi hâlinde garame payı ne oranda ödenecek idiyse o oranda eşyanın teslim zamanındaki değerine kadar şahsen sorumludur (TTK m. 1274/2).

[1198] Çetingil/Kender/Ünan, *Müşterek Avarya,* 30; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II,* 73.

5. 2. 6. Zamanaşımı

TTK m. 1285'in birinci fıkrasında müşterek avarya garame payı alacaklarının "*bir yılda*" zamanaşımına uğrayacağı; ikinci fıkrasında ise bu sürenin TTK m. 1279 uyarınca "*geminin varma yerinde, buraya varılamamışsa yolculuğun bittiği limana vardığı tarihten itibaren*" işlemeye başlayacağı hüküm altına alınmıştır. Bu yönüyle, TTK yürürlüğe girdikten sonra yayınlanan YAK 2016 Kural XXIII ile aralarında önemli farklıların olduğu gözlemlenmektedir[1199]. Hâliyle bu durum tereddüte yol açmaktadır.

Yorum Kuralı'nda, müşterek avarya paylaştırılmasında YAK 2016'ın öngördüğü kuralların kendileriyle bağdaşmayan mevzuat ve uygulama dikkate alınmaksızın uygulanacağı hükme bağlanmıştır. Buna karşın YAK 2016 Kural XXIII, "*uygulanacak hukukun öngördüğü zamanaşımına ilişkin emredici hükümler saklı kalmak kaydıyla*" ifadesine yer vererek zamanaşımına yönelik bir kural koymuştur.

Doktrinde bir görüş, TTK'da öngörülen bir kabulle ulusal mevzuatın bir parçası olan YAK 2016 Kuralları'nda belirtilen zamanaşımı süresinin, müşterek avarya hukukundan doğan uyuşmazlıklarda dikkate alınması gerektiğini ileri sürmektedir[1200]. Diğer bir görüşe göre ise, Türk Hukuku bakımından yürürlükte olan YAK 2016 Kuralları, emredici mahiyeti gereği TTK m. 1285 hükmünde öngörülen zamanaşımı sürelerinin uygulanması gerektiğine işaret etmektedir ve dolayısıyla burada öngörülen süreye riayet edilmesi gerekir[1201]. Pozitif hukuk bakımından mevcut görüş ayrılıklarına rağmen, olması gereken hukuk bakımından; yeknesaklık, hukuki güvenlik ve öngörülebilirlik adına zamanaşımı konusunda YAK 2016 XIII'in uygulanmasını gösteren açık bir düzenleme daha uygun olurdu[1202].

1199 "*KURAL XXIIL MÜŞTEREK AVARYA PAYLAŞMASINDA ZAMANAŞIMI*
(*a) Uygulanacak hukukun öngördüğü zamanaşımına ilişkin emredici hükümler saklı kalmak kaydıyla,*
(i) Müşterek avarya senetleri veya garantilerine ilişkin olanlar dahil olmak üzere, müşterek avarya paylaşmasından doğan her türlü talep hakkı müşterek avaryaya dair dispeçin yayınlanması tarihinden itibaren bir yıl içerisinde sona erer. Bununla beraber, bir talep hakkı, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden altı yıl sonra dava edilemez.
(ii) Bu süreler, müşterek deniz sergüzeştinin sona ermesinden sonra tarafların anlaşmasıyla uzatılabilir.
(b) Bu kural, bir müşterek avarya ilgilisi ile onun sigortacısı arasında uygulanamaz."

1200 Kula, "*York Anvers 2016 Kuralları*", 742.

1201 Güden, *Müşterek Avarya*, 220; Konyalı, "Müşterek Avarya", 112.

1202 Konyalı, "Müşterek Avarya", s. 114.

5. 3. Römorkaj Sözleşmesi ve Çatma İlişkisi

5. 3. 1. Çatma Kavramı

ETK ve TTK çatmayı, "*gemilerin denizde çarpışması*" olarak nitelendirmiştir. Bu tanımın dar ve teknik anlamıyla çatma fiiline gönderme yaptığı anlaşılmaktadır. Ancak hukuk düzeni önünde çatmayı önemli kılan çatma neticesinde birtakım zararların ortaya çıkmasıdır. Nitekim TTK m. 1286/1'de de açıkça, "*bu Bölüm hükümleri, iki veya daha çok geminin çarpışması "çatma" sonucu gemilere ve gemilerde bulunan insanlara veya eşyaya verilen zararın tazmini hakkında uygulanır*" demek suretiyle, çatma sonucu ortaya çıkan zararlara vurgu yapılmıştır. Ayrıca TTK m.1288, çatmanın tüm unsurlarını ihtiva edecek şekilde, çatmanın gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının "*kusurundan*" "*ileri gelmesi*" durumunda "*zararın*", o gemi donatanınca tazmin edileceğini ifade etmiştir[1203].

Yukarıda verilen tanım ve unsurlar kapsamında, çatmanın haksız fiil müessesesinin deniz ticareti hukuku bakımından düzenlenmiş özel bir türü olduğu söylenebilir[1204]. Nitekim TBK m. 49 uyarınca, haksız fiile dayalı borç ilişkilerinde, kusurlu ve hukuka aykırı bir fiille başkasına zarar veren, bu zararı gidermekle yükümlüdür. Dolayısıyla çatmadan doğan sorumluluğun tespitinde, gemilerin çarpışmasının yanı sıra haksız fiilin unsurları olan; hukuka aykırı fiil, kusur, illiyet bağı ve zararın da incelenmesi gerekmektedir[1205].

5. 3. 2. Çatmaya Uygulanacak Hükümler

Milletlerarası alanda, çatmaya ilişkin kurallar, 23.09.1910 yılında Brüksel'de akdedilen "*Denizde Çatmalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında*

1203 Kula Değirmenci, "Hükümler Arasındaki İlişkiler", 270.

1204 Doğanay, "Çatma", 110; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 462-463; Algantürk Light, *Çatma*, 25-26; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 365; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 263; Kayıhan/Kara, "Donatanın Sorumluluğu", s. 59; Kula Değirmenci, "Hükümler Arasındaki İlişkiler", 270-272; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 330.
Alman Hukuku bakımından aynı yöndeki kabul için bkz. Rabe/Bahnsen/Rabe, HGB § 570 Rn. 1; Steingröver, *MüKoHGB* § 570, Rn. 1.

1205 Çatma ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Rayegan Kender, "Çatmadan Doğan Yük Zararları İçin Donatanın Sorumluluğu", *İÜHFM*, 5/3, (1997): 159-168; Kerim Atamer, "1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 24/1-2, (2004): 175-210; Ergun Ersoy, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Değerlendirilmesi", içinde *Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Deniz Hukukunda Çatma, Kurtarma, Müşterek Avarya ve Sigorta Sempozyumu-11 Ocak 2012*, (İstanbul 2012), 491-505.

Milletlerarası Sözleşme" ile düzenlenmiştir[1206]. Türkiye, 09.05.1937 tarihli ve 3226 sayılı Kanuna istinaden, 16.09.1955 tarihi itibarıyla bu sözleşmeye taraf olmuştur[1207]. 1910 Çatma MS'nin uygulanabilmesi için, çatmaya karışan bütün gemilerin, sözleşmeye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıması gerekir (1910 Çatma MS m. 12/1). Dolayısıyla bu şartın gerçekleşmediği çatmalarda, eğer yabancılık unsuru varsa, MÖHUK m. 34 uyarınca "*haksız fiilin işlendiği yer hukuku*" uygulanır. Buna göre Türk karasularında meydana gelen çatmalarda Türk Hukuku, yabancı karasularda meydana gelen çatmalarda ise o ülkenin hukuku uygulanacaktır[1208]. Bünyesinde yabancılık unsuru bulunmayan çatmalar da 1910 Çatma MS m. 12/2-(2) açık hükmü karşısında mahkemenin milli hukukuna tâbidir. Dolayısıyla çatmaya karışan gemilerin tümü Türk bayraklı ise, 1910 Çatma MS yerine Türk Hukuku uygulanacaktır.

1910 Çatma MS m. 11 uyarınca, bu sözleşme harp gemileriyle diğer devlet gemilerine uygulanmaz. Bununla birlikte, TTK m. 935/2-(b) hükmü uyarınca, çatmaya ilişkin TTK hükümleri, münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere de uygulanır.

1910 Çatma MS, çatma nedeniyle doğabilecek tazminat taleplerine ilişkin tüm hususları ele almamıştır. Kusur tanımı ve derecesinin tayini, zararın nasıl hesaplanacağı, talebin hangi şekilde ileri sürülebileceği gibi meseleler açık bırakılmış olup söz konusu hususlarda sözleşmeyi tamamlamak üzere, uygulanacak ulusal hukuk belirleyici olacaktır[1209]. MÖHUK m. 34 uyarınca uygulanacak hukukun Türk Hukuku olduğu durumlarda, TTK m. 1 ve TBK m. 646 gereğince, TBK'nın haksız fiile ilişkin kuralları tatbik alanı bulacaktır[1210].

1206 Çatma hadisesinin farklı bayraktan gemiler arasında vuku bulması durumunda kanunlar ihtilafı sorunları ortaya çıkabilir. Diğer taraftan uyuşmazlığa uygulanacak hukuk düzenine göre sorumluluk ilke ve esasları da değişkenlik gösterecektir. Bu durumda sorumluluk bahsi haliyle donatanlar bakımından öngörülebilir olmaktan uzak bir durum yaratacaktır. İşte 1910 Çatma MS, bu belirsizlikleri gidermek adına ortaya çıkmıştır.

1207 Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (*Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels*), K.T. 09.06.1937, R.G. 23.06.1937 T., Sa. 3638 D.III/18, 1268.

1208 Atamer, "Çatma", 183. Çatma ile ilgili kanunlar ihtilafı kuralları hakkında bkz, Erdoğan Göğer, "Denizde Çatmadan Doğan Kanun İhtilâfları", *Adalet Dergisi*, 57/8-9, (1966): 628-668; Cüneyt Süzel, "Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk", *MHB*, 28/1-2, (2008): 173-200.

1209 Atamer, "Çatma", 191.

1210 Atamer, "Çatma", 191; Süzel, "Çatma", 178 vd. Ayrıca uygulama için bkz. [İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2015/66, K. 2018/139, T. 28.3.2018]; [İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2015/559 K. 2018/431, T. 12.11.2018].

TTK m. 1288'de "*gemilerden birinin donatanının kusurundan*" veya "*gemi adamlarının kusurundan*" kaynaklanan çatma zararının, o gemi donatanınca tazmin edileceği hükme bağlanmıştır. Buradan hareketle, çatmadan kaynaklanan sorumluluğun bir kusur sorumluluğu olduğu sonucuna varılabilir[1211]. Çatmadan doğan sorumluluk, TTK m. 1062'de öngörülen donatanın gemi adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğun da özel bir hâli teşkil eder[1212]. TTK m. 1288 hükmü, TTK m. 1062'ye nazaran özel hüküm niteliğindedir.

1910 Çatma MS m.10 düzenlemesini dayanak alan "*Saklı tutulan hükümler başlıklı*" TTK m. 1296'da çatmaya ilişkin hükümlerin taşıma sözleşmelerinden ve diğer her türlü sözleşmelerden doğan borçları etkilemeyeceği hüküm altına alınmıştır. Bu itibarla, çatma nedeniyle meydana gelen zararlar, bir sözleşmenin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi anlamına geliyorsa, sözleşmeye dayanan bu taleplere çatma hükümleri uygulanmaz[1213].

Çatmaya ilişkin sorumluluk bakımından esas itibariyle 1910 Çatma MS ve TTK hükümleri nazara alınacaksa da çatmaya ilişkin düzenlemeler bunlarla sınırlı değildir. Türkiye'nin taraf olduğu 1972 tarihli "*Denizde Çatışmanın Önlemesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme*"[1214] ve 1974 tarihli "*Uluslararası Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin Uygulanmasıyla İlgili Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü*"[1215] de çatma ilişkisi bakımından göz önünde bulundurulacak kurallar içerir.

5. 3. 3. Çatmanın Unsurları

Çarpışmanın veya çarpışma olmaksın zarar doğuran bir olayın çatma olarak nitelendirilebilmesinin ilk koşulu, hadisenin gemiler arasında gerçekleşmesidir[1216]. Kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunup bulunmadığına bakılmaksızın, tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, TTK anlamında gemi sayılacağından, çatmaya konu olabilir (TTK

1211 Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 149.

1212 Atamer, "Çatma", 185; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 463; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 266; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 329-330.

1213 Atamer, "Çatma", 189; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 462.

1214 R.G. 09.07.2014 T., 29055 Sa.

1215 R.G. 29.04.1978 T., 16273 Sa.

1216 Topsoy, *Çatma*, 14. Gemi kavramı ile ilgili detaylı inceleme için bkz. Bülent Sözer, *Gemi, Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*, İstanbul 2010; Cüneyt Süzel, "Türk Mevzuatında Gemi Tanımı", içinde *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan*, C. II, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2010), 1615-1644.

m.931/1). Bununla birlikte çatışan gemilerin ticaret gemisi olması zorunlu değildir. Münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere de çatma hükümleri uygulanır (TTK m. 935/2-b). Aynı şekilde yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler de çatma hükümlerine tabidir (TTK m. 935/2-a).

TTK'da yapılan tanım doğrultusunda, römorkörlerin ve bunların yedeğinde çekilebilen tarak gemileri, fener gemileri, yüzer vinçleri, dubalı taraklar ve mavna gibi deniz araçlarının gemi sayılacağına tereddüt bulunmamaktadır[1217]. Madde gerekçesinde; yüzen havuzlar, şatlar, *hovercraftların* tahsis gayesi suda hareket etmesini gerektirmesi şartıyla gemi sayıldığı ifade edilmiştir[1218]. Buna karşın, denizde hareket etme kabiliyetini haiz olmayan kızaktaki tekneler, şamandıra ve fener gibi seyir yardımcıları, duba, dolfin, bank, fener, köprü, tombazlar (*pontoon*), sabit rıhtım vinci, petrol nakil hortumu, sabit otel/restoran gemiler, kıyıya sabitlenmiş müze işlevi gören gemiler, depo olarak kullanılan gemiler ile karaya sabitlenmiş yüzer evler (*houseboat*) TTK m. 931 anlamında gemi sayılmaz[1219]. Otonom gemilerin mürettebat olmaması ise çatma hükümlerinin uygulanabilirliğini etkilemez[1220].

Gemi tanımına girmeyen nesneler arasında veya bir geminin, gemi vasfı taşımayan bir nesneye çarpması, deniz ticareti hukuku anlamında çatma sayılmaz. Bu türden olaylar genel hükümlere tâbidir[1221]. Dolayısıyla bir römorkörün denizaltı kabloları ve sair deniz altında sabit nesne, dalyan, köprü, rıhtım duvarları, asma köprü (*transporter bridge*), iskele, mendirek, dalgakıran, rüzgâr tribünleri, sabit rıhtım vinci, liman idari binası vb. cisimlere çarpması durumunda çatma hükümleri uygulama alanı bulamaz[1222].

1217 Weinert, *Haftung der Schleppzug,* 17*;* Doğanay, "Çatma", 101; Damar, "Çatma", 756 vd.; Arseven, "Çatmalar", 686.

1218 Bu konudaki tartışmalar ve görüşler hakkında bkz. Muran, *Geminin Elverişsizliği*, 44-45.

1219 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, s. 19; Rabe/Bahnsen Vor § 570, Rn. 14; Arseven, "Çatmalar", 686; Doğanay, "Çatma", 101; Algantürk Light, *Çatma*, 16; Ersoy, "Çatma", 495; Sven Alexander Hille/Christoph Schröder/Michael Dettmer/Marco Visser, "Offshore-Windkraftanlagen - Haftung und Haftpflichtversicherung", *VersR* 56, (2010): 585-598.

1220 Ramming, *Zusammenstößen*, 286; Steingröver, *MüKoHGB* § 570, Rn. 7.

1221 Bu konuda detaylı inceleme için bkz. Duygu Damar, "Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma", *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan*, C. I, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık 2010), 749-785.

1222 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 62; Livermore, *Transport Law,* 147-148; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 462; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II,* 366-367; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 266; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku,* 329.

Çarpışan araçların yalnız biri gemi niteliğinde değilse, onunla ilgili çarpışma haksız fiil kurallarına göre çözüm bulacak iken, gemi niteliğini haiz olanlar arasındaki çarpışma çatma kuralları dairesinde halledilecektir[1223]. Haksız fiil sorumluluğunun söz konusu olduğu bazı hallerde sözleşmesel sorumluluğun da gündeme gelebileceği ihtimali dikkatlerden kaçmamalıdır[1224]. Sözgelimi, rıhtımda yapılan bir inşaat esnasında görev alan gemilerden birisi rıhtıma zarar verirse yahut deniz derinleştirmesi yapan tarak gemisi rıhtımdaki sabit vince çarparsa, haksız fiil ile akdi sorumluluk hükümleri yarışabilir (TBK m. 60). Aynı şekilde, sabit vinç ile yapılan yükleme veya boşaltma faaliyetleri esnasında, vinç kancası geminin üzerine düşerse, akdi sorumluluk yine gündeme gelebilir.

Çatmanın gündeme gelebilmesi için iki veya daha fazla gemi arasında fiilen veya hükmen bir çarpışmanın yaşanması gerekir. Çatma hareketi, gemiler arasında fiili bir temas (fiili çatma) şeklinde olabileceği gibi seyir kurallarına uymamak[1225] veya hatalı manevra yapmak suretiyle (hükmi/vasıtalı/kıyasen çatma) de gerçekleşebilir[1226]. Buna karşın, gemilerin hareket veya seyir hâlinde olması aranmaz[1227]. Dolayısıyla demirli, kıyıya veya tonoza bağlı bir gemiye yönelik olarak da çatma gerçekleşebilir[1228]. Geminin deniz tabanı veya kıyı ile temas ettiği yer olan karaya oturması ise çatmadan farklıdır[1229].

TTK m. 1286'da açıkça çatma hükümlerinin çatma sonucu verilen zararın tazmini hakkında uygulanacağı kaleme alınmıştır. Bu doğrultuda olmak üzere, sorumluluğun gündeme gelebilmesi için gemilerin çatışması sonucunda bir zararın meydana gelmesi beklenir[1230].

Çatma hükümleri, "*gemilere ve gemilerde bulunan insanlara veya eşyaya verilen zararın*" tazmini bakımından geçerlidir. Bunların dışındaki zararlardan sorumluluk çatma hükümlerine tabi değildir[1231]. Dolayısıyla çatma esnasında gemide bulunmayan bir mürettebat veya eşyaya ilişkin zararlar çatma hükümleri kapsamında

---

1223 Rabe/Bahnsen, Vor § 570, Rn. 14; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 266.
1224 Rabe/Bahnsen Vor § 570, Rn. 14.
1225 Rabe/Bahnsen, § 572, Rn. 6.
1226 Detaylı inceleme için bkz. Fevzi Fırat Gözüyeşil, "Hükmî (Kıyasen) Çatma*", Prof. Dr. Rıza Ayhan'a Armağan*, C. 2, (Ankara: Yetkin Yayınevi, 2022).
1227 Doğanay, "Çatma", 101; Damar, "Çatma", 765; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 266; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 329.
1228 Topsoy, *Çatma*, 39; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 266.
1229 Livermore, *Transport Law*, 147.
1230 Topsoy, *Çatma*, 45; Kula Değirmenci, "Hükümler Arasındaki İlişkiler", 270.
1231 Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 462; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 325.

değerlendirilmeyecektir; fakat genel hükümlere göre tazminat talebinde bulunabilir. Anılan zararlar şartların gerçekleşmesine bağlı olarak TTK m. 1062, TBK m. 49 ya da TBK m. 66 hükümlerine dayalı olarak zarar görenler tarafından talep edilebilir[1232].

Çatma sonucu oluşacak ve tazmin edilecek zararlar doğrudan veya dolaylı nitelikte olabilir[1233]. Örneğin; denize düşen eşya, gemide yararlanan zabit ve sancak direği kırılan gemi bakımından uğranılan zararlar doğrudandır[1234]. Buna karşın, geminin denize elverişsiz hâle gelmesi nedeniyle sonraki taşıma sözleşmelerinin ifa edilememesi veya tamir için geçen süre boyunca geminin âtıl kalması nedeniyle mahrum kalınan gelirler dolaylı zararlar kapsamda değerlendirilebilir[1235]. Çatmaya maruz kalan bir römorkör donatanı bakımından, römorkörün teknesinin aldığı hasar doğrudan; tamir süresince mahrum kalınan römorkaj ücreti ise dolaylı bir zarar kalemidir.

Çatma sonucunda gemilerdeki eşya ve/veya enkazın denize yayılması neticesinde çevre zararları da meydana gelebilir[1236]. Fakat çevre zararlarına yönelik olarak çatma hükümleri arasında özel bir düzenleme bulunmadığından, söz konusu zararların tazmini de ilgili hükümler çerçevesinde yapılacaktır[1237].

Çatma hükümlerinin uygulanacağı zararlar, çatma ile uygun illiyet bağı kurulabilen zararlardır[1238]. Başka bir anlatımla, çatma neticesinde meydana gelmeyen zararlar, çatma hükümlerine konu olmaz. Gerçekten de zarar, çatmaya yol açan kusurlu davranıştan sonra ve tarafın fiilinden bağımsız surette ortaya çıkabilir. Bu gibi durumlarda, donatan sorumlu tutulamaz. Örneğin, çatma sebebiyle teknesi hasar gören bir römorkörün tamiri esnasında tersanede yangın meydana gelir ve römorkör yangından dolayı zarara uğrarsa, yangın

---

1232 Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 462-463.

1233 Rabe/Bahnsen/Rabe, HGB § 570, Rn. 42; Kender, "Çatma", 159; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 269.

1234 Topsoy, *Çatma*, 172 vd.

1235 Topsoy, *Çatma*, 172 vd.

1236 Deniz yüzeyinin ve tabanının kirlenmesi, kirlenmenin önlenmesi ve denizin temizlenmesi için yapılan masraflar, deniz canlılarının ölümü, hava kirliliği gibi zararlar bu kapsamda değerlendirilebilir. Bkz. Algantürk Light, *Çatma*, 45; Topsoy, *Çatma*, 202-203.

1237 Atamer, "Çatma", 189; Süzel, "Çatma", 183. Çevre zararlarından doğan sorumluluğun tespiti detaylı bir incelemeyi gerektirir. Bu kapsamda öncelikle, sorumluluğun uluslararası düzenlemelerin (Bunker 2001 Sözleşmesi vb.) kapsamında olup olmadığına bakmak gerekir. Uluslararası düzenlemelerin dışında, şartların varlığı hâlinde, donatanın sorumluluğu (TTK m. 1062), Çevre Kanunu (m. 28) ve/veya haksız fiil (TBK m. 49 vd.) kuralları çerçevesinde giderim gerçekleşir. Detaylı inceleme için bkz. Algantürk Light, *Çatma*, 45-48; Topsoy, *Çatma*, 202-203.

1238 İngiliz Hukuku'nda illiyete ilişkin "*etkin sebep (causa proxima) kuralı*" kabul edilir. Detaylı inceleme için bkz. Fehmi Ülgener, *Deniz Sigortacısının Sorumluluğu (Causa Proxima)*, (İstanbul: Der Yayınevi, 2021).

sebebiyle oluşan zararlar ile çatma arasında uygun illiyet bağı kurulamaz[1239]. Çatma sorumluluğunun söz konusu olması için, çatma ile meydana gelen zarar arasındaki uygun nedensellik ilişkisinin kesilmemesi gerekmektedir[1240].

Çatma hukuku anlamında kusurun varlığı, çatmanın ön koşul olmasa da sorumluluk ve zararın paylaştırılması açısından zorunlu unsurdur[1241]. Nitekim TTK'da da donatan; kendisinin, gemi adamının ve (gemi zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken) kılavuzun kusuru (TTK m. 1291) sonucu meydana gelen çatmadan kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmuştur. Dolayısıyla çatmadan doğan sorumluluk bir kusur sorumluluğudur[1242].

5. 3. 4. Römorkaj Sözleşmesinin İfası Esnasında Meydana Gelen Çatmadan Doğan Sorumluluk

Römorkör ile yedeğin birbiriyle ve üçüncü gemilerle çarpışması, römorkaj işlemi sırasında sıklıkla karşılaşılan hadiselerdendir. Nitekim sorumluluk davalarına en çok konu edilen mesele de budur. Çalışmanın bu kısmında, çeşitli ihtimaller değerlendirilerek römorkaj esnasında vuku bulan çatmadan doğan sorumluluk işlenecektir.

Bu kısımda anlatım kolaylığı olması açısından konvoyun dışındaki gemileri tarif etmek üzere "*üçüncü gemi*" ifadesi kullanılmış olsa da bunun tek bir gemi olma mecburiyeti yoktur. Konvoy hâlinde seyreden römorkör ve yedeği, birden fazla gemi ile çarpışabilir. Diğer taraftan, römorkaj işleminde birden fazla römorkörün veya birden fazla yedeğin bulunması da ihtimal dahilindedir. Dolayısıyla kullanılan tekil ifadeler, yalnızca temel prensipleri açıklamak için tercih edilmiştir.

5. 3. 4. 1. Römorkör ile Yedekte Çekilen Gemi Arasındaki Çatma

Aralarında römorkaj sözleşmesi bulunan gemiler arasında meydana gelen çatışmanın römorkaj sözleşmesi hükümlerine göre mi yoksa çatma hükümlerine göre mi çözümleneceği, tereddüt yaratan bir meseledir. Nitekim doktrinde bu konuda iki görüş ortaya çıkmıştır.

1239 Damar, "Çatma", 762.

1240 İlliyet bağını kesen hâller, "*mücbir sebep*", "*zarar görenin ağır kusuru*" ve "*üçüncü kişinin ağır kusuru*" olabilir. Detaylı inceleme için bkz. Algantürk Light, *Çatma*, 50-55.

1241 Topsoy, *Çatma*, 14.

1242 Yazıcıoğlu, "Deniz Aracı İşleten", 149; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 379.

5. 3. 4. 1. 1. Römorkaj Sözleşmesi Hükümlerinin Dikkate Alınması Gerektiği Görüşü

Türk ve Alman Hukuku'ndaki hâkim görüşe göre, çatma için gemilerin bağımsız olması (*Voneinander selbstständige Schiffe*), diğer bir ifadeyle, çatışan gemilerden birisinin diğerinin hizmetinde olmaması gerekir[1243]. Bu görüş uyarınca, çatışan gemiler arasındaki hukuki ilişkiyi düzenleyen bir sözleşme varsa, çatma hükümleri değil, sözleşme hükümlerine göre sorumluluk belirlenecektir[1244]. Dolayısıyla bir römorkaj sözleşmesinin ifası esnasında römorkör ile yedekteki gemi çarpışmışsa, uyuşmazlık çatma hükümleri yerine römorkaj sözleşmesi hükümlerine göre çözülecektir[1245].

Nitekim 1910 Çatma MS hazırlanırken, hükümlerin yalnızca haksız fiil talepleri bakımından uygulanacağı, taraflar arasındaki sözleşmeye dayalı taleplerin bundan etkilenmeyeceği ilke olarak kabul edilmiştir[1246]. Söz konusu ilke, 1910 Çatma MS'nin 10. maddesinde kendisine yer bulmuştur. TTK tarafından iktibas edilen bu hüküm, TTK m. 1296'da karşılık bulmuş ve kanunun çatmaya ilişkin bölümünde yer alan hükümlerin, taşıma sözleşmelerinden ve diğer her türlü sözleşmelerden doğan borçları etkilemeyeceği açıkça ifade edilmiştir. Bu itibarla çatma, donatan ile zarar gören arasında akdedilen römorkaj sözleşmesine aykırılık oluşturuyorsa, meydana gelen zarar, sözleşmenin

---

1243 Alfred Sieveking, *Das Deutsche Seerecht (Mit Ausschluss Des Seeversicherungsrechtes)*, (Hamburg: Meißners Verlag, 1907), 164; Wüstendörfer, *Seehandelsrecht*, 401; Sclößin, *Schleppvertrag*, 27; Rabe/Bahnsen, § 570, Rn. 3; Steingröver, *MüKoHGB* § 570, Rn. 1; Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 20; Herber, *Seehandelsrecht*, 390; Atamer, "Çatma", 189; Algantürk Light, Didem, "6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatmada Kılavuz, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi ve Römorkaj Kusurunun Değerlendirilmesi", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 10/20, (2011): 9; Damar, "Çatma", 765; Arseven, "Çatmalar", 687; Ersoy, "Çatma", 497; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 266.
Alman uygulaması için ayrıca bkz. BGH, 26.09.1957- II ZR 274/56; LG Oldenburg (Urt. v. 27.5.2004-15 O 4355/03) TranspR 2005, 368.

1244 Nitekim Yargıtay da çatma hükümlerinin taraflar arasında sözleşme ilişkisi bulunmayan hallerde gündeme gelebileceğini ifade etmiştir: *"...Mahkeme gerekçesinde yer verilen 6762 sayılı TTK'nin 1220. maddesinde düzenlenen kıyasen/vasıtalı çatma hallerinde uygulanacağı belirtilen aynı Kanunun 1259. maddesinde yer alan 2 yıllık zamanaşımı süresi taraflar arasında sözleşme ilişkisi bulunmayan hallerde söz konusu olabilecektir. Bu nedenle mahkemece, davalılar vekilinin zamanaşımı def'inin reddi gerekirken kabulü ile davanın zamanaşımı nedeniyle reddine karar verilmiş olması doğru olmayıp, bozmayı gerektirmiştir…."*.[Y.11.HD., E. 2016/9198, K. 2018/2657, T. 12.4.2018].

1245 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 20; Arseven, *Çatmalar*, 687; Algantürk Light, *Çatma*, s. 22; Damar, "Çatma", 765; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 266.

1246 Atamer, "Çatma", 189.

ihlâline ilişkin akdi ve kanuni hükümlere göre tazmin edilir; çatma hükümleri dikkate alınmaz[1247].

5. 3. 4. 1. 2. Römorkaj Sözleşmesi Hükümleri ile Çatma Hükümlerinin Yarıştığı Görüşü

Doktrinde azınlıkta kalan görüşe göre, Türk Hukuku'nda römorkaj ilişkisine çatma hükümlerinin uygulanmasına engel bir durum yoktur[1248]. Bu görüşe mensup yazarlardan *ÇAKALIR*[1249], davanın yarışmasının kabul edilip edilmemesinin bir iç hukuk meselesi olduğunu, evrensel deniz ticaretiyle ilgili bulunmadığını ve hukukumuzda davaların yarışması esası benimsendiğini gerekçe göstererek römorkaj sözleşmesine veya çatma hükümlerine dayanılabileceğini savunmaktadır.

TOPSOY'a göre[1250], aralarında römorkaj sözleşmesi bulunan römorkör ile yedekteki geminin birbiriyle çarpışmalarının, hukuki anlamda çatma olarak kabul edilmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır. Ne TTK ne de kaynak 1910 Çatma MS hükümleri çerçevesinde aksine bir sonuca ulaşılamamaktadır. Dolayısıyla zarar gören, tazminat talebini, ister römorkaj sözleşmesinden doğan sorumluluk hükümlerine isterse çatma hükümlerine dayandırabilir. Aksinin kabulü durumunda kusursuz donatanın durumu güçleşmiş, buna karşın kusurlu donatan daha fazla korunmuş olur[1251].

TOPSOY ilke itibariyle çatma kurallarının uygulanabileceğini kabul etmekle birlikte, römorkaj sözleşmesi hükümlerinin göz ardı edilmemesi gerektiğini vurgulamaktadır[1252]: Römorkaj sözleşmelerinde istikrarlı şekilde yer alan sorumsuzluk kayıtlarıyla taraflar, çatma dahil olmak üzere römorkaj sırasında meydana gelen zararlardan sorumluluğa yönelik muhtelif düzenlemeler yapmaktadır. Herhangi bir sorumsuzluk kaydının bulunmadığı veya bulunmakla beraber geçersiz sayıldığı

1247 Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, Anhang zu § 735, Rn. 1; Rabe/Bahnsen Vor § 570, Rn. 16; Atamer, "Çatma", 189; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 462; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 266.

1248 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 174 (dn.79); Topsoy, *Çatma*, 46.

1249 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 174 (dn.79).

1250 Topsoy, *Çatma*, 46.

1251 Topsoy, bu konuyla ilgili şu örneği ortaya koymuştur: "*Örneğin, aralarında römorkaj sözleşmesi bulunan (A) ile (B)'ye ait iki geminin, (A)'nın tek taraflı kusuruyla çarpıştığı bir olayda, çatma hükümlerinin uygulanmaması durumunda (B)'nin gemisindeki yük sahibi (Y), zararının tazminini sadece navlun sözleşmesi uyarınca ve kusursuz (B)'den isteyebilecek; (A)'yı dava edemeyecektir. Dolayısıyla kusuru olmamasına rağmen (B), (Y)'ye ödeme yapmak zorunda kalacak ve kusurlu (A) gereksiz yere korunmuş olacaktır*". Bkz. Topsoy, *Çatma,* 286.

1252 Topsoy, *Çatma*, 288.

ihtimallerde, römorkaj ilişkisi içerisindeki iki gemi arasındaki çatmada, her bir geminin donatanı, meydana gelen zarardan kusuru oranında sorumlu tutulacaktır. Geçerli bir sorumsuzluk kaydının yer aldığı sözleşme ilişkisinde ise iki gemi arasındaki çarpışma, hukuki anlamda çatma olarak kabul edilse bile, sorumsuzluk kayıtları doğrultusunda bir çözüme varılması gerekecektir. Fakat römorkör ile yedekteki geminin donatanları arasındaki sözleşme hükümleri üçüncü kişileri bağlamayacağından, çatma nedeniyle zarara uğrayan yedekteki yük ilgilisi, kusurlu römorkörün donatanına, çatma hükümleri uyarınca müracaat edebilir.

5. 3. 4. 1. 3. Değerlendirme

TTK m. 1296 ve mehazı niteliğindeki 1910 Çatma MS m. 10 hükümleri ile doktrindeki yerleşik kabul ve yüksek mahkeme uygulaması dikkate alındığında, römorkaj konvoyunda bulunan römorkör ile yedeğindeki gemi arasında meydana gelen çarpışma sebebiyle römorkaj sözleşmesinin tarafları arasında ortaya çıkacak uyuşmazlığın, çatma kurallarına tabi olmadığı sonucuna ulaşmaktayız. Çekici ve çektiren arasındaki ilişki, römorkaj sözleşmesine ilişkin hükümlere göre çözümlenmelidir. Dolayısıyla römorkajın ifası esnasında meydana gelen çatma römorkaj sözleşmesine aykırılık oluşturuyorsa, meydana gelen zarar, römorkaj sözleşmesinin ihlâline ilişkin akdi ve kanuni hükümlere göre tazmin edilmelidir.

Birden fazla römorkör ve yedek olması durumunda da sözleşme hükümleri göz önünde bulundurulur[1253]. Bununla birlikte, yedekteki geminin donatanı, iki farklı römorkör donatanı ile römorkaj sözleşmesi akdetmişse ve römorkör donatanları arasında akdi bir ilişki yoksa, römorkörler arasında çatma hükümleri uygulanacaktır[1254]. Aynı şekilde, farklı kişilere ait olan ve birbiriyle akdi ilişki içerisinde bulunmayan yedekteki araçlar arasındaki çarpışmada, duruma göre çatma veya haksız fiil hükümleri nazara alınır[1255].

[1253] Rabe/Bahnsen, Vor § 570, Rn. 17.

[1254] Bu son vakıanın liman römorkajında görülme olasılığı pek bulunmamakla birlikte, açık deniz römorkajında böyle bir tercihe başvurulabilir. Özellikle tek römorkörün yetersiz kaldığı anlaşılır veya içerisinde bulunulan koşullar ilave römorkör ihtiyacını doğururursa, donatan geminin bulunduğu en yakın noktadan başka bir donatanla sözleşme imza edebilir.

[1255] Yedekte birden fazla geminin olduğu durumlarda genellikle gemilerin mürettebatı bulunmaz, sevk ve idare de römorkör kaptanındadır. Dolayısıyla yedeklerin birbiriyle çarpıştığı olaylarının birçoğunda, yedeklere izafe edilebilecek kusura rastlanılmaz. Yedekteki gemi donatanları, çekiciden, römorkaj sözleşmesi ilişkisine dayalı olarak talepte bulunur. Ancak yedeklerden birinin elverişsiz olması gibi

5. 3. 4. 2. Römorkör ve/veya Yedekte Çekilen Gemi ile Konvoyun Dışındaki Gemiler Arasındaki Çatma

5. 3. 4. 2. 1. Hâkimiyet Doktrini

İngiliz Hukuku erken dönem uygulamasında römorkör ile yedek "*tek bir ünite*" (*composite unit*) olarak değerlendirilmiştir[1256]. "*Filotilla Doktrini*" olarak da anılan bu doktrine göre, çatmanın gerçekleştiği anda filoyu (konvoyu) sevk ve idare eden (*governing power*) taraf aynı zamanda onu kontrol ettiğinden, kural olarak çatmadan o sorumludur[1257]. Doktrinin uygulandığı davalarda, tespit edilmesi gereken esas mesele, çatmanın meydana geldiği anda konvoya kimin hâkim olduğudur. İlk dönem kararlar incelendiğinde römorkörün yedeğin hizmetinde olduğu kabulünden hareketle çektirenin sorumlu tutulduğu, ilerleyen süreçte ise daha geniş kapsamlı inceleme yapılarak bir sonuca varıldığı görülmektedir[1258].

Hâkimiyet doktrininin temelde iki dayanak noktası vardı. Meseleye pratik yönden yaklaşan ilk dayanak noktası, römorkaj bağlantısı devam ettiği müddetçe, konvoyda yer alan araçların seyrüsefer bakımından birbirine bağımlı olduğu ve birlikte seyreden iki geminin birbirinden ayrı hareket etme olanağının bulunamayacağı kabulüne dayanıyordu. Bu bağımlılık tarafların serbestçe hareket edememelerine yol açtığından manevra yaparken birbirlerinin konumlarını ve durumlarını dikkate alarak hamle yapmayı zorunlu kılmaktadır. İki gemi tek bir gemi gibi hareket ettiğinden, bunların tek bir ünite olarak değerlendirilmesi de haklı görünecekti. İkinci dayanak noktası, doktrinin kabul gördüğü

---

bazı durumlarda, elverişsiz geminin donatanının çatma hükümleri çerçevesinde sorumluluğu gündeme gelebilir. Yedekteki araçların gemi niteliği bulunmuyorsa, haksız fiil sorumluluğu söz konusu olabilir.

1256 Römorkör ve yedeğinin üçüncü bir gemi ile çatmasını konu alan *The Cleadon* (1860), (14 Moo PC 97) davasında İngiliz Yüksek Mahkemesi, römorkör ve yedeğinin tek bir ünite olarak değerlendirilmesi gerektiğine kanaat getirmiştir. İngiliz Hukuku'nda bu kararı takip eden birçok karar yayınlandığı gibi İngiliz yazarlar da doktrini benimsemiştir. Bkz. Newson, *Towage,* 134.

1257 Newson, *Towage,* 134.

1258 İngiliz Yüksek Mahkemesi önüne gelen 1880 tarihli *The Sinquasi* (5 PD 241) davasında, römorkörün, yedekte çekilen geminin hizmetinde olduğuna işaret eden İngiliz mahkemesi, römorkör ile üçüncü gemi arasındaki çatmalarda, kusurun kime ait olduğunu araştırmadan, doğrudan yedekte çekilen geminin donatanını sorumlu tutmuştur. Nitekim ilk dönemlerde mutlak bir şekilde römorkörün yedeğin kontrolünde olduğu kabul edilmiştir. İlerleyen süreçte bu yaklaşım yumuşamıştır. *The Niobe* (1888) (13 PD 55) davasında, iyi bir gözetim sergilemediği ve römorkörün hızını iyi ayarlamadığı gerekçesiyle, çektirenin yanı sıra çekici de İngiliz Yüksek Mahkemesi tarafından sorumlu tutulmuştur. *The Morgengry and Blackcock* (1900), P 1 (CA) davasında da İngiliz Yüksek Mahkemesi, yedeğin her durumda römorkörün eylemlerinden dolayı sorumlu olamayacağını ifade etmiştir. Kararların ayrıntılı değerlendirmesi için bkz. Newson, *Towage*, 134.

dönemde kontrolün yedekte olduğu varsayıldığından, konvoyun ayrı ayrı kumanda edilemeyeceği ve kontrolün tek bir gemiden yapılabileceği kabul edilmiştir[1259].

Hâkimiyet doktrini İngiliz Hukuku ile sınırlı kalmamış, Amerikan Hukuku'nda da bu doktrinin bir benzerini benimsemiştir. Amerikan Hukuku'nda römorkaj esnasında meydana gelen zararlardan dolayı üçüncü gemilere karşı olan sorumluluk bahsi hâkim akıl doktrinine (*dominant mind doctrine*) göre çözüm bulmaktaydı. Bu bağlamda, römorkör ile yedek bir bütün olarak yani "*tek bir ünite*" (*composite unit*) şeklinde değerlendirilmekte ve kaptan ve mürettebatı römorkaj operasyonunu yöneten, hâkim akıl (*dominant mind*) sayılmaktaydı[1260]. Bu kabule göre, konvoyun üçüncü kişilere verdiği zararlardan, zararın oluşmasında konvoydaki diğer gemilerin bağımsız bir kusuru (*independent negligence*) bulunmadıkça, hâkim akıl konumundaki çekici veya çektiren sorumludur. Kimin hâkim olduğu sözleşmede açıkça belirtilebileceği gibi somut olayın hal ve koşullarından da örtülü olarak çıkartılabilirdi. Yedek üçüncü gemiyle çarpışsa bile, hâkimiyet onda değilse (mürettebatsız, dümensiz, tahrik kabiliyetinden yoksun bir gemi örneğindeki gibi), yedek zararlardan ayni olarak (*in rem*) dahi sorumlu tutulamazdı[1261].

Görüldüğü üzere her iki doktrin de temelde römorkör ile yedeği bir bütün olarak yani "*tek bir ünite*" (*composite unit*) şeklinde değerlendirilmektedir. Bu değerlendirme ile birlikte de çatmanın gerçekleştiği anda konvoyu sevk ve idare eden (*governing power*) tarafın çatmadan da sorumlu olması gerektiği kabul edilmiştir[1262].

SS Devonshire (Owners) v The Barge Leslie (Owners) (1912) AC 634 ilke kararıyla birlikte, İngiliz Hukuku'ndaki yedeğin kontrolüne ilişkin kabul geçerliliğini yitirmiştir[1263]. Kararda kontrolün kime ait olduğu meselesinin her somut olayda mevcut delillere göre tespit edilecek bir husus olduğu vurgulanmıştır. Nitekim sonraki davalarda karineden uzaklaşan İngiliz mahkemeleri, her somut olayda ayrı ayrı hâkimiyeti tespit

---

1259 *M'Cowan v. Bain (The Niobe)* (1891) 13 PD 55.
1260 Sweeney, "Collisions", 598.
1261 Sweeney, "Collisions", 598.
1262 Sweeney, "Collisions", 583; Roberts, "Introduction to Towage", 435-436.
1263 1912 tarihli *SS Devonshire v. The Barge Leslie* P 21 (CA) davasında İngiliz Yüksek Mahkemesi, yedeğin, römorkörün idaresinde yetkili olmadığı müddetçe römorkörünün fiil ve ihmallerinden sorumlu tutulmayacağına hükmetmiştir. Bu kararda mahkeme, yedeğin gerçekten römorkör üzerinde hakimiyet kurup kurmadığının tespit edilmesi gerektiğine işaret etmiştir. Mahkemeye göre, konvoyun hakimiyetinin tespiti, bir hukuk sorunu olmayıp bir olgu meselesidir ve her bir somut olayın kendi koşullarında bu hakimiyetin tespit edilmesi gerekir. Eğer böyle bir hakimiyet tespit edilebiliyorsa, römorkörün yol açtığı zararlardan yedekteki gemi donatanı sorumlu tutulabilecektir.

etmeye başlamışlardır. Daha sonraki süreçte ise konvoyun kontrolüne sahip olmayan tarafın da yükümlülüklerinin bulunduğu ve konvoyun sevkine bağlı olmaksızın sırf diğer yükümlülüklerin ihlali sebebiyle de sorumluluğun bulunabileceği fikri yerleşmiştir.

5. 3. 4. 2. 2. Modern Doktrin

Anglo-Amerikan Hukuku'nda ve bu hukuk sisteminin etkisiyle aynı prensibi benimseyen ülkelerde, hâkimiyet kıstasının tek başına bütün sorumluluk rejimini nihai olarak tayin etmede yetersiz kaldığı anlaşılmıştır[1264]. Zira kontrol kime ait olursa olsun, her iki taraf da römorkajın gerektirdiği dikkat ve özeni göstermek ve alınması icap eden tüm tedbirleri almakla yükümlüdür[1265]. Gerçekten de römorkajın icrası bakımından her bir tarafın alması gereken önlemler ve yapması gereken işlemler bulunmaktadır. Örneğin, römorkör kaptanı, yedekten seyir ile ilgili emir ve talimat alsa da yedeği ve römorkörü çarpışmadan ve diğer zararlardan uzak tutacak bir rotayı takip etmek ayrı bir görevdir[1266].

Çekici hem römorköre hem de yedeğine karşı özen yükümlülüğünü her ihtimalde yerine getirmek zorundadır. Hatta bazı durumlarda aldığı talimatlar uygun değilse veya hatalıysa, tedbirli bir gemi adamının göstermesi gereken makul özen çerçevesinde (*tug exercising reasonable care and seamanship*) bunları takip etmemesi ve kendi rotasını çizmesi gerekir[1267]. Hem römorkajın hem yedeğin gözetlenmesi[1268], ışıkların yakılması, sinyallerin verilmesi ve hızın ayarlanması çekicinin dikkat etmesi gereken başlıca noktalardır[1269].

Aynı şekilde, römorkaj tamamen çektirenin yönetiminde olsa dahi çekicinin özen yükümlülüğü çerçevesinde üzerine düşeni yapması gerekir[1270]. Römorkör yalnızca "*denizde seyreden bir geminin harici motoru*" ("*nach aussen gelegte Maschine des Seeschiffe*") olarak değerlendirilemez[1271]. Sözgelimi römorkaj bağlantısının kesilmesi

---

1264 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 54 vd.; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* 101-103; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 535; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 399.

1265 Bucknill, *Tug and Tow*, 25-26; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* 101; Marsden/Slade, *Collisions*, 193; Bishop, "Tug and Tow", 513 vd.; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 535-536; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 399.

1266 Bucknill, *Tug and Tow*, 25-26; Bishop, "Tug and Tow", 517; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 526.

1267 Bucknill, *Tug and Tow*, 25; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 526.

1268 Kanada Mahkemesi kararı için bkz. *Hamilton Marine & Engineering Ltd. et al. v. CSL Group Inc. et al.*, (1995) 95 F.T.R. 161 (TD).

1269 Bucknill, *Tug and Tow*, 25-26; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 526-527.

1270 Bucknill, *Tug and Tow*, 25-26; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 527

1271 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51.

muhtemel çatmayı önleyecekse, römorkör mürettebatının tehlike büyümeden halatı koparması icap eder[1272]. Bu nedenle sorumluluk belirlenirken, römorkör mürettebatının kendi hatası tamamen göz ardı edilemez[1273].

Çektirenin yükümlülüğünün kapsamı ise, onun sahip olduğu özelliklere göre değişir[1274]. Mürettebatın bulunup bulunmaması, bağımsız tahrik ve sevk kabiliyetinin olup olmaması (*independent propulsion and steerage*), bu hususta önem arz eder[1275]. Dolayısıyla tarafların yükümlülüklerini ve sorumluluklarını tayin ederken, sözleşmedeki hükümlerin yanı sıra römorkajın koşullarının da göz önünde bulundurulması gerekir[1276].

Çatmadan doğan sorumluluk tayin edilirken üstünde durulması gereken husus, çatmaya yol açan olayda veya olaylar zincirinde, hangi tarafın kusurlu olduğudur[1277]. Örneğin, seferi çekici sevk ve idare etmesine rağmen; yedek römorkaja elverişsizse veya çektiren talimatları uygulamada başarısız olmuşsa[1278], müşterek kusur gündeme gelebilir[1279]. Hatta çekici hâkim konumda olmasına karşın, zarara sadece çektirenin adamlarının kusuru neden olmuş olabilir. Aynı şekilde, çektirenin hâkim konumda olduğu bir römorkaj konvoyunda, römorkör kaptanının tehlikeli bir manevra yapmasından dolayı çatma meydana gelmiş olabilir[1280].

1272 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 536.

1273 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 51.

1274 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 527.

1275 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 527.

1276 Genel olarak sorumluluğun belirlenmesinde şu sorulara verilen yanıtlar etkili olmaktadır: Sevk ve idare kime ait? Römorkör ve yedek birbirine ne ölçüde bağlı? Somut olayda römorkör kaptanı talimatı mı uygulamış yoksa kendi inisiyatifiyle mi işlem yapmış? Römorkör kaptanının inisiyatif kullanma imkânı var mıydı? Römorkör kaptanı yaşanan kazadan kaçınabilir miydi? Meydana gelen kazadan önce römorkör kaptanı tehlikeyi sezerek gemi kaptanını uyardı mı, bu konuda doğru bilgi ve yönlendirme yapıldı mı? Römorkör ve gemi römorkaja elverişli halde yola çıktı mı? Seyrüsefer esnasında tüm koşullar dikkate alınarak doğru komut verildi mi? Seyir kurallarına uyuldu mu? Bkz. Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 54-55; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt,* 101-103.

1277 Türk Hukuku'nda günümüzde kabul edilen modern görüşün bu yönde olduğu söylenebilir. Bkz. Çakalır *Römorkaj Sözleşmesi*, 184-189; Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 167; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 399; Demir, "Römorkaj Hizmetleri", 355 vd.; Günay, "Towage", 180.
Alman hukuku bakımından aynı yöndeki kabul için bkz. Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 101-103.
İspanyol hukuku bakımından aynı yöndeki kabul için bkz. Acantara/Escudero, *Transport Law in Spain*, 143-144.

1278 *Kinsman Marine Transp. Co. v. Great Lakes Towing Co.,* 1975 AMC 837, 841 (N.D. Ohio 1975) davasında yedek mürettebatı, römorkörden gelen talimatları derhal ve usulüne uygun şekilde (*promptly and properly*) uygulamadığından, Amerikan Yüksek Mahkemesi tarafından çatmada müşterek kusurlu bulunmuştur.

1279 Bucknill, *Tug and Tow*, 25-26; Sweeney, "Collisions", 598; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 535; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 399.

1280 Bucknill, *Tug and Tow*, 25-26; Sweeney, "Collisions", 601; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 536.

Modern dönemde mahkemeler, tarafların aralarındaki sözleşme şartlarını da dikkate alarak her bir somut olayı kendi koşullarında değerlendirmek suretiyle uyuşmazlıkları çözme yoluna gitmişlerdir. Zira her ne kadar römorkaj sözleşmesi üçüncü kişileri bağlamasa da çatmanın meydana gelen anda konvoyun seyrüseferinin kimin hâkimiyetinde olduğunun (ve dolayısıyla kusurun) tespiti bakımından sözleşme şartları önem taşır[1281]. Nitekim güncel kararların bu yönde seyrettiği, modern doktrinin de bu ilkeleri benimsediği görülmektedir[1282].

5. 3. 4. 2. 3. Değerlendirme

Römorkaj bağlantısı devam ettiği müddetçe, konvoyda yer alan araçlar seyrüsefer bakımından birbirine bağımlıdır[1283]. Bu bağımlılık taraflarından serbestçe hareket edememelerine yol açtığından, birbirlerinin konumlarını ve durumlarını dikkate alarak manevra yapmayı zorunlu kılmaktadır[1284]. Bununla birlikte kural olarak konvoyundaki sorumluluğun belirlenmesinde tek bir sorumluluk birimi (*Haftungseinheit*) üzerinden hareket edilmemelidir[1285]. Her bir gemi ve römorkör donatanı, çatma hadisesinin sonuçlarından kendilerinin ve gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu ölçüde sorumludur[1286].

Sonuç olarak römorkör ve yedeğin dâhil olduğu çatmalarda sorumluluk tespit edilirken, yalnızca konvoya kimin hâkim olduğundan hareketle bir sonuca varılamaz[1287]. Elbette kusur değerlendirmesi yapılırken, konvoyun genel kontrolünün römorkörde mi yoksa yedekte mi olduğunu belirlemek önemlidir[1288]. Ancak römorkajın icrası bakımından her bir tarafın alması gereken önlemler ve yapması gereken işlemler bulunmaktadır[1289]. Burada dikkat edilmesi gereken husus, çatmaya yol açan olayda veya

---

1281 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 534.
1282 Marsden/Slade, *Collisions*, 193 vd.; Bishop, "Tug and Tow", 526-527; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 534.
1283 Schaps/Abraham, *Seehandelsrecht*, Anhang zu § 735, Rn. 1.
1284 Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, § 573, Rn. 1.
1285 Rabe/Bahnsen, Anhang I § 573, Rn. 3.
1286 Rabe/Bahnsen, Anhang I § 573, Rn. 3; Bishop, "Tug and Tow", s. 526; Acantara/Escudero, *Transport Law in Spain*, 143-145; Demir, "Römorkaj Hizmetleri", 353.
1287 Çakalır, Römorkaj Sözleşmesi, 184 vd.; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 535; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 399.
1288 Bishop, "Tug and Tow", 526.
1289 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 535; *Sözer, Deniz Ticareti Hukuku-II*, 399.

olaylar zincirinde, hangi tarafın kusurlu olduğudur[1290]. Bu çerçevede yapılması gereken, tarafların arasındaki sözleşme koşullarının da dikkate alınmak suretiyle ve denizcilik kurallarına uyulup uyulmadığı dikkatlice incelenerek her bir taraf bakımından kusurun ayrı ayrı tayin edilmesidir[1291].

Diğer taraftan sözleşme ilişkisinin nispiliği ilkesi (*rule of privity of contract*) gereğince, römorkaj sözleşmesinde çatmaya ilişkin hüküm olması yalnızca tarafları bağlar. Üçüncü kişilere karşı bu hükümler ileri sürülemez. Zarar gören üçüncü kişiler, haksız fiili işleyene ve ayrıca onun eylemlerinden sorumlu olduğu kişilere karşı talep yöneltebilir[1292]. Dolayısıyla römorkaj sözleşmesinde sorumsuzluk kayıtlarının bulunması, üçüncü kişilerin kusurlu donatana müracaatını engellemez[1293].

5. 3. 5. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkı

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler saklıdır. Diğer taraftan çatmaya ilişkin hükümler, taşıma sözleşmelerinden ve diğer her türlü sözleşmelerden doğan borçları etkilemez (1910 Çatma MS m. 10; TTK m. 1296).

5. 3. 6. Zamanaşımı

Çatmaya dayanan her türlü tazminat istemi, çatmanın meydana geldiği günden başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar (1910 Çatma MS m. 7/1; TTK m. 1297/1). Donatanların birbirine karşı olan rücu hakları ise, ödemenin yapıldığı tarihten başlayarak bir yıl içinde zamanaşımına uğrar (1910 Çatma MS m. 7/2; TTK m. 1297/2).

5. 4. Römorkaj Sözleşmesi ve Kurtarma İlişkisi

5. 4. 1. Kurtarma Kavramı

Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket, TTK anlamında kurtarma faaliyetini oluşturur (TTK m. 1298/1)[1294]. Kurtarma faaliyetine olan gereksinim, seferleri

---

1290 Weinert, *Haftung der Schleppzug*, 54-55; Schmalenberg, *Schleppschiffahrt*, 101-103; Çakalır *Römorkaj Sözleşmesi*, 184-189; Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 167; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 399; Acantara/Escudero, *Transport Law in Spain*, 143-144.

1291 Rainey, *Law of Tug and Tow*, 535; *Sözer, Deniz Ticareti Hukuku-II*, 399.

1292 Sweeney, "Collisions", 582; Bishop, "Tug and Tow", 520; Rainey, *Law of Tug and Tow*, 533.

1293 Topsoy, *Çatma*, 289.

1294 Bu maddede yer alan tanım esas itibariyle 1989 Kurtarma MS m. 1'in yansımasıdır. 1989 Kurtarma MS m. 1-(a) uyarınca, tehlikeye maruz bulunan gemiye veya eşyaya yapılmış her türlü yardım, sözleşmenin uygulanmasına yol açan bir "*kurtarma faaliyeti*" niteliğindedir. Dolayısıyla ETK'da yer

esnasında tehlikeye maruz kalan gemi veya sair su araçlarının, karşılaşılan tehlikeyi bertaraf edilebilmek için kendi olanaklarının yetersiz kalması durumunda ortaya çıkar. Tehlike altındaki gemi donatanı veya su aracı maliki, dışarıdan aldığı ilave destek hizmetler ile tehlikeyi bertaraf eder ve seferin güvenliğini sağlar. Alınan yardımlar karşılığında, tehlikenin savuşturulmasına katkı sunan kişilere, kurtarma ücreti adı altında bir ödeme yapılır[1295].

Mutad ticari operasyonlar kapsamında profesyonel olarak icra edilen kurtarma faaliyeti "*mesleki kurtarma*" ya da "*profesyonel kurtarma*" olarak anılmaktadır[1296]. Mesleki kurtarmada kurtaran, kurtarma faaliyeti için özel inşa edilmiş ve donatılmış gemiler, römorkörler, yüzer vinçler ve sair deniz aracı vasıtasıyla ya da karadan kurtarma faaliyetini gerçekleştirir[1297]. Bunun dışında kalan ve "*arızi kurtarma*" şeklinde ifade

---

alan kurtarma ve yardım kavramları artık "*kurtarma*" kavramı içerisinde toplanmış ve TTK'ya bu şekilde intikal etmiştir. Bkz. TTK madde gerekçeleri, 1298 ilâ 1319. Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.

1295 Kurtarma ile ilgili detaylı inceleme için bkz. William Rann Kennedy/Francis D. Rose, *The Law of Salvage*, 9th Edition, (London: Sweet & Maxwell, 2017); Geoffrey Brice, *Brice on Maritime Law of Salvage*, 3th Edition, (London: Sweet/Maxwell, 2003); G.H. Robinson, "Admiralty Law of Salvage", *Cornell Law Review*, V. XXIII/2. (1938): 229-268; Rayegân Kender, *Denizde Kurtarma-Yardım (1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre)*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1962); Nisim Franko, "Kurtarma ve Yardımda Ücretin Şartları", *Prof. Dr. Seyfullah Edis'e Armağan*, (İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları, 2000), 531-542; Kerim Atamer, "1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma", *Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan*, C. I, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007), 807-890; Samim Ünan, "Salvage in Turkish Straits Under Turkish Practise", *Recent Developments in Maritime Law, Papers Submitted to Joint Seminar of the German and Turkish Maritime Law*, (İstanbul: Turkish Maritime Law Association And German Maritime Law Association, 2012), 50-54; Nazlı Selek, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri*, (İstanbul: XII Levha Yayıncılık), 2015.

1296 Bu ayrımın en önemli hukuki sonucu, kurtarma ücretinin paylaştırılması bahsinde etkisini gösterir. Kurtarma faaliyetinin bu amaca tahsis edilmiş olan gemi veya römorkör tarafından yapılması hâlinde, gemi veya römorkörde görevli gemi adamları ve diğer kişilere pay verilmez (TTK m. 1310/5, c.1). Zaten gemi adamları bu amaç doğrultusunda istihdam edilmekte ve ücrete tabi tutulmaktadır. Mesleki kurtarma dışındaki kurtarma faaliyetleri ise durum tam tersidir. Bir araç veya diğer eşya, bir başka gemi tarafından kurtarılırsa, kurtaran geminin donatanı, alacağı kurtarma ücretinden, kurtarma yüzünden geminin uğradığı zararla yapılan giderleri ayırdıktan sonra, kurtaran geminin kaptanına ve diğer gemi adamlarına TTK m. 1305/1'de öngörülen kıstasları dikkate alarak pay verir (TTK m. 1310/1).

1297 Kennedy/Rose, *Salvage*, 25; Selek, *Kurtarma*, 33; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 268; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 112.
Bununla birlikte günümüz gemi inşa teknolojisindeki ilerlemeler sebebiyle kurtarmanın mesleki kurtarma olup olmadığının kararını verebilmek her zaman kolay olmamaktadır. Nitekim benzer bir düzenlemeyi mevzuatında bulunduran (HGB § 581/4) Almanya'da yakın tarihte yayınlanan bir karar (LG Bonn, Urteil v. 20.03.2019 - 1 O 384/18) bu zorluğu yansıtmaktadır. Elbe Nehri'nde makine arızası yapan büyük bir konteyner gemisine yönelik kurtarma faaliyetinde yer alan çok amaçlı geminin (*Mehrzweckschiffs*) kaptanı, kurtarma ücretinden kendisine pay ödenmesi için HGB § 581/1 hükmüne dayanarak donatana karşı dava yöneltmiştir. Kaptan çalıştığı geminin bir kurtarma botu veya römorkör niteliğinde olmadığından yapılan faaliyetin HGB § 581/4 anlamında mesleki kurtarma olmadığını ileri sürmüştür. Bonn İstinaf Mahkemesi, geminin, teknik olarak kurtarma ve çekme gibi görevleri yerine

edilen kurtarmada ise, tehlike içinde olan bir gemi veya deniz aracına kurtarma hizmeti veren bir donatan karşımıza çıkmaktadır[1298]. Arızi kurtarma büyük oranda bir geminin yardıma ihtiyaç duyduğu anda o civarda bulunan gemiler tarafından gerçekleştirilmektedir.

Kurtarma faaliyetleri çok defa römorkaj tekniğini de içine almaktadır. Hal böyle olunca sunulan hizmetin kurtarma faaliyeti mi yoksa salt römorkaj faaliyeti mi teşkil edeceği tereddüt uyandırmaktadır. Bu ayrım başta hizmeti verenin kazanacağı ücret olmak üzere birtakım hak ve yükümlülükleri önemli ölçüde etkilemektedir. Söz konusu ayrımın yapılabilmesi için ise öncelikle kurtarmaya uygulanacak kurallar ile kurtarma hukukunun temel ilkelerinin ortaya konulması gerekmektedir.

5. 4. 2. Kurtarma İlişkisine Uygulanacak Hükümler

ETK'da Dördüncü Kitap, Beşinci Fasıl, Üçüncü Kısımda "*Kurtarma ve Yardım*" bahsi düzenlenmişti (m. 1222-1234). Türkiye bu konuda ayrıca, 23.09.1910 tarihinde Brüksel'de kabul edilmiş olan "*Deniz Yardım ve Kurtarma işlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme*"ye taraf olmuştur[1299]. TTK yürürlüğe girmeden önce kurtarma ile ilgili esas mevzuatı, 1910 Kurtarma MS ile HGB a.F. mehaz alınarak hazırlanan ETK'nın kurtarma hükümleri oluşturuyordu.

1910 Kurtarma MS zamanla teknik ve hukuki gelişmelerden dolayı yetersiz kalınca yeniden milletlerarası çalışmalar yürütülmüş ve 28.04.1989 tarihinde Londra'da "*Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme*" kabul edilmiştir. TTK'nın yürürlüğe girmesiyle beraber, 1989 Kurtarma MS'nin özel hukuka ilişkin hükümleri tümüyle iktibas edilmiş ve Kanunun Beşinci Kitabının "*Deniz Kazaları*" başlıklı Beşinci Kısmının Üçüncü Bölümü olan "*Kurtarma*" (m. 1298-1319) başlığı altında kurtarma

---

getirebildiğini, Alman Sahil Güvenlik Konsepti'nin 17. ve 18. sayfalarında çok amaçlı geminin iki kez anıldığı ve aynı zamanda bu resmi adı taşıdığı, internet portalında gemiye ilişkin "*Kirlilik olaylarıyla mücadele, şamandıra döşeme, buz kırma, acil durumda çekme, yangınla mücadele, nakliye polisi görevler*"ini ifa edebileceği bilgisinin bulunduğunu tespit etmiştir. Ayrıca gemide bu amaçlar doğrultusunda kullanılmak üzere çeki vinci (*friction tow winch*) de mevcuttur. Dolayısıyla sayılan özellikler geminin en azından acil durumlarda ve bazı tehlikeli hallerde çeki yapabileceği izlenimini vermektedir. Netice olarak mahkeme, kurtarma faaliyetlerinde görev alan gemiyi HGB § 581/4'de öngörülen istisna kapsamında değerlendirerek davacı kaptanın talebini yerinde görmemiştir.

1298 Selek, *Kurtarma*, 43; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 112.

1299 Türkiye, 09.05.1937 T. ve 3226 Sa. Kanuna istinaden, 16.09.1955 tarihi itibarıyla 1910 Kurtarma MS'ye taraf olmuştur.

faaliyetleri düzenlenmiştir[1300]. Bu hükümler aynı zamanda Türk Kurtarma Hukuku'nun da esasını teşkil etmektedir. İlerleyen süreçte ise (bazı hükümlerine çekinceler koymak sureti ile)[1301] 1989 Kurtarma MS'ye taraf olunmuştur[1302]. Dolayısıyla Türkiye'de açılan davalarda, 1989 Kurtarma MS hükümleri, MÖHUK m. 1/2 uyarınca öncelikle ve doğrudan uygulama alanı bulacaktır[1303]. TTK'nın kurtarmaya ilişkin hükümleri ise 1989 Kurtarma MS'yi tamamlamak üzere sözleşmenin açık bıraktığı yahut çözümü bakımından iç hukuka gönderme yaptığı hâllerde gündeme gelebilir[1304].

1989 Kurtarma MS'nin uygulama alanı 2. maddede belirtilmiştir. Buna göre, sözleşmenin düzenlediği hususlara ilişkin olarak (*relating to matters dealt with in this Convention*) sözleşmeye taraf bir devletin mahkemesine veya tahkimine (*judicial or arbitral proceedings*) başvurulmuş ise, 1989 Kurtarma MS hükümleri uygulanır. Bu kural çerçevesinde, sözleşmeye taraf olmayan bir devletin kara sularında icra edilen kurtarma faaliyetleri nedeniyle Türkiye'de dava açılması hâlinde dahi 1989 Kurtarma MS esas alınacaktır[1305].

1989 Kurtarma MS'nin 30. maddesinin (c) bendi ile âkid devletlere, bir çekince koyma hakkı tanınmıştır. Böylelikle uyuşmazlığın bütün tarafları aynı âkid devletin vatandaşı ise 1989 Kurtarma MS yerine ulusal hukukun uygulanması öngörülebilir. Türkiye, 1989 Kurtarma MS'nin 30. maddesine dayanarak iç hukukta düzenleme yapma hakkını saklı tutmuş, fakat bu çekinceyi kullanamamıştır. Dolayısıyla kurtaran ve

---

1300 TTK madde gerekçeleri, 1298 ilâ 1319. Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar.
1989 Kurtarma MS 14.07.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye devletler yüksek katılım sağlamış hatta bazıları (İngiltere, Norveç, Almanya gibi) katılmakla kalmamış hükümlerini doğrudan ulusal mevzuatlarına yansıtmıştır.

1301 1989 Kurtarma MS'nin 30. maddesinde belirtilen iç sular, kültürel ve arkeolojik varlıklarla ilgili durumları uygulama dışında bırakacak bir çekince konulmuştur.

1302 Türkiye, 14.05.2013 T. ve 6480 Sa. Kanuna istinaden, 05.05.2014 tarihi itibarıyla 1989 Kurtarma MS'ye taraf olmuştur (R.G. 24.05.2014 T., 29009 Sa.). 1989 Kurtarma MS, Türkiye'de 27.06.2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1303 1910 Kurtarma MS'den Türkiye çekilmediğinden halen bu sözleşmenin tarafı olduğu ve bunun sorun teşkil edeceği doktrinde *ATAMER* tarafından ifade edilmektedir. Mevcut durumda kurtarma hizmeti verilen gemi 1910 Kurtarma MS'ye taraf olan bir devletin bayrağını taşıyorsa, geminin donatanı somut uyuşmazlığa bu sözleşmenin uygulanmasını talep edebilir. Yazar anılan endişelerle çift başlı rejimin sona ermesi için Türkiye'nin ivedilikle 1910 Kurtarma MS'den çekilmesi gerektiğini belirtmiştir (sunum için bkz. https://www.7deniz.net/turkiye-1910-tarihli-sozlesmeden-hemen-cekilmeli). Aynı yöndeki çekince ve öneriler için bkz. Halil Emre Gürler, *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti*, (Ankara: Seçkin Yayıncılık 2021), s. 64 vd.

1304 Davut Sercan Dağ/Nil Kula, "Sözleşmeli Kurtarma ve Türk Milli Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu Üzerine Bir İnceleme", *HKÜHFD*, 12/24, (2022): 210; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 272.

1305 Atamer, "Kurtarma", 833.

kurtarılan geminin tabiiyeti ile bu gemilerde çalışan gemi adamlarının tamamı Türk vatandaşı olsa dahi uyuşmazlığa doğrudan 1989 Kurtarma MS hükümleri tatbik edilir[1306].

1989 Kurtarma MS, kurtarma hukukuna ilişkin bütün hususları tüketici bir biçimde ele almamıştır. O halde 1989 Kurtarma MS'de yer almayan mevzular MÖHUK'un öngördüğü kurallar çerçevesinde belirlenecektir[1307]. Diğer bir ifade ile 1989 Kurtarma MS'nin doğrudan uygulandığı hallerde dahi burada düzenlenmeyen konularda MÖHUK gereği tatbik edilecek hukukun ilgili hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanacaktır[1308].

Kurtarma faaliyeti niteliğindeki faaliyetler kurtarma ücretine hak kazandırır. Anılan ücret kanundan doğar ve bu konuda sözleşme yapılmasına gerek yoktur[1309]. Fakat ekonomik bakımdan önemli sonuçlar doğuran kurtarma ilişkisi, taraflarca matbu formlar kullanılarak icra edilmektedir[1310].1989 Kurtarma MS hükümleri, tarafların aksini kararlaştırmamış olmaları halinde, kurtarma sözleşmelerine de uygulanır (1989 Kurtarma MS m. 6/1).

Kurtarma sözleşmesine dayandırılan kurtarma faaliyetleri yabancılık unsuru içeriyor ve uyuşmazlık Türk mahkemelerine yahut tahkim heyetine intikal etmiş ise mesele MÖHUK m. 24 çerçevesinde değerlendirilir. MÖHUK m. 24/1 uyarınca taraflar hukuk seçimi yapmakta serbesttir. Nitekim uygulamada kullanılan formlarda taraftar genellikle hukuk seçimine dair kayıtlar koymaktadırlar. Dolayısıyla uyuşmazlığa öncelikle tarafların imzalamış olduğu kurtarma formunda yer alan hukuk kuralları uygulanacaktır.

Şayet hukuk seçimi yapılmamışsa, karakteristik edimin ifa edildiği yer hukuku geçerli olacaktır (MÖHUK m. 24/4, c.1). Bu hukuk, karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticari veya mesleki faaliyetler

---

1306 Atamer, "Kurtarma", 834; Selek, *Kurtarma,* 8.

1307 Atamer, "Kurtarma", 832-834; Selek, *Kurtarma,* 6-9.

1308 Atamer, "Kurtarma", 834; Selek, *Kurtarma,* 8.

1309 Steingröver, *MüKoHGB* § 576, Rn. 5; Tekil, *Kurtarma*, 9; Franko, "Kurtarma", 532; Demir, *Kurtarma*, 145; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 143; Çakan Çavuş, *Kurtarma*, 198. Ayrıca bkz. [Y.11.HD. 2004/7403 E., 2005/4175 K., 25.04.2005 T.].

1310 LOF (*Loyd Open Form*) dünya genelinde en çok tercih edilen kurtarma sözleşmesi formudur. TOF (*Turkish Open Form*) ise Türkiye'de icra edilen kurtarma faaliyetlerinde başvurulan bir tip sözleşmedir. Detaylı inceleme için bkz. Nicolas J.J. Gaskell, "The 1989 Salvage Convention and The Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990", *Tulane Maritime Law Journal,* 16/1, (1991): 1-104; Çakan Çavuş, *Kurtarma,* 75 vd.

gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olarak kabul edilir (MÖHUK m. 24/4, c.2). Kurtarma sözleşmesi bakımından kurtaranın karakteristik edim borçlusu olduğu söylenebilir[1311]. Buna dayanarak kurtarma faaliyetinin bir ticari ve mesleki faaliyet olduğu hâllerde, uyuşmazlığa, kurtaranın işyeri hukukunun uygulanacağı kabul edilebilir[1312]. Ancak hâlin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur (MÖHUK m. 24/4, c.3).

5. 4. 3. Kurtarmanın Unsurları

Kurtarmanın gündeme gelebilmesi için, su aracı ve/veya üzerindeki eşyanın tehlikeye maruz kalması gerekir. Kurtarma faaliyeti bakımından tehlike, kurtarma hizmeti verilmediği takdirde, gemi veya diğer bir su aracının kendi imkanları ile ortadan kaldıramayacakları nitelikte, gemi ve/veya diğer değerleri zayi edecek ya da hasara maruz bırakacak bir risktir[1313].

Yaşanan her tehlikede kurtarma müessesesine dayanılamaz. Kurtarma faaliyetinde, ciddi bir tehlikenin varlığından söz edilir[1314]. Öte yandan, tehlikenin gerçekleşmesinin muhtemel olması, tehlike unsuru bakımından yeterli kabul edilmektedir[1315]. Ayrıca, kurtarma bakımından gemi ve yükün birlikte tehlike altında

---

1311 Selek, *Kurtarma*, 8.

1312 Selek, *Kurtarma*, 8.

1313 Rabe/Bahnsen, § 574, Rn. 30; Kennedy/Rose, *Salvage*, 180; Kender, *Kurtarma*, 21-22; Steingröver, *MüKoHGB* § 574, Rn. 9; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 526; Selek, *Kurtarma*, 25; Dağ/Kula, "Sözleşmeli Kurtarma", 195; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 22.

1314 Tekil, *Kurtarma*, 92; Franko, "Kurtarma", 534; Davies, *Shipping Law*, 867; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 526; Dağ/Kula, "Sözleşmeli Kurtarma", 195; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 25.

1315 Kennedy/Rose, *Salvage*, 181; Tekil, *Kurtarma*, 92; Kender, *Kurtarma*, 22; Göğer, "Kurtarma", 38; Hare, *Shipping Law*, 296; Franko, "Kurtarma", 535; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 528; Selek, *Kurtarma*, 26; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 274; Dağ/Kula, "Sözleşmeli Kurtarma", 195; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 27; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 342.
Bu yönüyle, kurtarma hukukundaki tehlike unsuru, mevcut bir tehlikenin arandığı müşterek avaryadan hukukundakinden farklıdır. Bkz. Hill, *Maritime Law*, 335; Göğer, "Kurtarma", 22; Franko, "Kurtarma", 535; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 27.
The Saragossa 21 Fed.Cas.No.12,334 (S.D.N.Y.1867) davasında, bir buharlı gemi, pervanesi kırılan ve kendi yelkenlerini kullanarak önemli bir ilerleme sağlayabilme iktidarından yolsun olan bir yolcu gemisini limana çekmiştir. Amerikan Yüksek Mahkemesi, geminin tehlikede olduğuna ve bu sebeple de verilen römorkaj hizmetinin bir kurtarma faaliyeti kapsamında verildiğine şu ifadelerle hükmetmiştir: "..*Bir gemi herhangi bir şekilde hasara uğramamışsa ve mevcut durumu, kazaya karışmamış yahut hasar almamış normal bir gemiden farklı değilse, kendisine verilen hizmet, kurtarma hizmeti sayılmaz. Fakat somut olay bakımından, kaza sonucunda motoru kullanamaz hale gelen buharlı gemi, gövdesi ve direkleri sağlam olmasına ve yelkenlerini kullanabilmesine rağmen sahip olduğu mutad vaziyetini kaybetmiştir. Bu koşullar altında ona sağlanan çekme hizmeti de*

olması zorunlu değildir[1316]. Tehlikenin gemi veya eşya gibi değerlerden herhangi birini tehdit etmesi yeterlidir[1317]. Dahası gemiyi veya diğer bir su aracını tehdit eden tehlike ile eşyayı tehdit eden tehlike farklı nitelikte ve türde de olabilir[1318].

TTK m. 1298/1'de kurtarma faaliyeti için "*her türlü fiil ve hareket*" denilerek oldukça geniş bir hareket alanı çizilmiştir. Tehlikeye maruz kalan gemiye römorkaj ve kılavuzluk hizmetlerinin sağlanması, karaya oturmuş bir gemiyi yüzdürülmesi, kurtaran ve kurtarılan gemilere ışık sağlanması, sürüklenmekte olan bir geminin sabitlenmesi, batmasının veya karaya oturmasının engellenmesi, yangının söndürülmesi; uygulamada karşılaşılan en tipik kurtarma faaliyetleridir[1319]. Bununla birlikte kurtarma; gemi, diğer bir su aracı veya muhtelif eşyanın kurtarılmasını hedef güden bir faaliyet olmalıdır. Tesadüfen yahut durumun niteliğinin farkında olmaksızın verilen hizmetler kurtarma hareketi teşkil etmez[1320]. Aynı şekilde, salt mesleki dayanışma amacıyla sağlanan yardımlar, kurtarma faaliyeti sayılmaz[1321].

1989 Kurtarma MS m. 19 ve TTK m. 1298/4-(a)'da uyarınca, su aracının malikinin veya kaptanının yahut araçta bulunmayan ve bulunmuş olmayan eşyanın malikinin açık ve makul olarak karşı koymasına (*express and reasonable prohibition*) rağmen yürütülen faaliyetler, kurtarma faaliyetinin kapsamına girmez[1322]. Aksine izin

---

yalnızca bir römorkaj faaliyetinden ibaret değildir. İşte böyle bir durumda kurtarma hizmetinin varlığından bahsedilebilir. Tehlikenin fiili, yakın veya mutlak (actual or imminent or absolute) olması aranmaz. Yardımın sağlandığı sırada geminin, bu hizmetin sunulmaması halinde onu tahrip olma (destruction) riskine maruz bırakabilecek herhangi bir engel ile karşılaşması yeterlidir". Kararda bahsi geçen "*tahrip olma*" ("*destruction*") ifadesi, mutlaka geminin zayi olması gerektiği anlamına gelmemektedir. Burada geminin bir motor veya başka bir mekanik arıza nedeniyle sürüklenmemesi ve güvenli bir yere ulaşması için yardıma ihtiyaç duymasının yeterli olduğu ifade edilmektedir. Yine yaşanan mekanik güçlükler, makine arızaları, dümen veya pervanelerdeki hasar veya zıyaların genellikle bir gemiyi tehlikeye soktuğu kabul edilir. Bkz. Brice, *Salvage*, 56.

1316 Müşterek avaryada ise gemi ve yükün birlikte tehlike altında olması şarttır. Bkz. Brice/Reeder, *Salvage*, 55; Rabe/Bahnsen/Rabe, HGB § 574, Rn. 35; Kender, *Kurtarma*, 22; Steingröver, *MüKoHGB* § 574, Rn. 11; Göğer, "Kurtarma", 22; Franko, "Kurtarma", 534; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 526; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 274; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 342.

1317 Kender, *Kurtarma*, 22; Göğer, "Kurtarma", 22; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 274; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 342; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 111.

1318 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 526; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 111.

1319 Brice/Reeder, *Salvage*, 104-105; Kennedy/Rose, *Salvage*, 194-199; Davies, *Shipping Law*, 872; Dağ/Kula, "Sözleşmeli Kurtarma", 217-218.

1320 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 533.

1321 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 533.

1322 Doktrinde bir görüş, hükümde yer alan şartı kurtarmanın bir unsuru olarak görmemekte, yalnızca kurtarma ücretine hak kazanılmasına engel olan bir düzenleme olarak kabul etmektedir. Bu görüşe mensup yazarlar, kurtarma ücretinin kurtarma faaliyetinin bir unsuru değil, sonucu olduğunu düşünmektedir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 533-534; Selek, *Kurtarma*, 32.

verilmesi, kurtarmanın zorla ve salt kazanç sağlama amacına yönelik bir faaliyete dönüşmesini tetikleyebilir. Oysa kurtarma, tehlike altındaki değerlerin emniyet altına alınması sürecindeki olağan dışı gayreti teşvik etmekten öteye giderek haksız kazanç sağlanmasına yol açan bir faaliyet olmamalıdır.

Kurtaranın kurtarma ücretine hak kazanabilmesi, kurtarma hizmetinin gönüllü (*voluntary*) olarak verilmesine bağlıdır[1323]. Kurtarma hukuku anlamında bir faaliyetin gönüllü olabilmesi için ise, önceden mevcut olan bir hukuki yükümlülüğe (*pre-existing legal obligation*) istinaden sunulmamasını gerektirir (1989 Kurtarma MS m. 17). Söz konusu yükümlülük, bir römorkaj veya kılavuzluk sözleşmesi yahut ilgili geminin donatanıyla yapılan bir hizmet sözleşmesinden doğabilir[1324]. Şayet kurtarma hizmeti, kurtaran ile gemi veya diğer eşyanın maliki arasında önceden mevcut bir sözleşmenin ifası gereği veriliyorsa, gönüllülük unsurundan bahsedilemez[1325]. Zira kurtarmada esas olan tehlikeye neden olan hadisenin meydana gelmesiyle veya yardım çağrısı üzerine yardıma gidilmesidir[1326]. Bu itibarla halihazırda devam eden bir sözleşmenin icrası kapsamında ortaya çıkan yeni durumlar sebebiyle yardım sağlanması, kurtarma ücretine hak kazandırmaz[1327]. Tehlike altında bulunan araçta çalıştırılan kişilerin gerçekleştirdiği faaliyetlerin, kurtarma faaliyeti sayılmayacağına ilişkin TTK m. 1298/4-b hükmü de gönüllülük ilkesinin yansımasıdır[1328]. Bununla birlikte faaliyet, tehlikenin ortaya çıkmasından önce yürürlüğe giren bir sözleşmenin ifa edilmesi olarak değerlendirilebilecek hizmetleri aşacak nitelikte ise, kurtarma hizmeti niteliği kazanabilir[1329].

1323 Brice/Reeder, *Salvage*, 65-66; Kennedy/Rose, *Salvage*, 31; Robinson, "Law of Salvage", 237; Göğer, "Kurtarma", 39; Hare, *Shipping Law*, 293; Atamer, "Kurtarma", 850; Demir, *Kurtarma*, 37; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 533; Selek, *Kurtarma*, 35; Dağ/Kula, "Sözleşmeli Kurtarma", 195; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 38. Amerikan uygulaması için bkz. *The Lee 24 F. 47 (1884).*

1324 Kennedy/Rose, *Salvage*, 261 vd.; Kender, *Kurtarma*, 33; Herber, *Seehandelsrecht*, 402; Robinson, "Law of Salvage", 237; Göğer, "Kurtarma", 39; Hare, *Shipping Law*, 293; Davies, *Shipping Law*, 879-880; Atamer, "Kurtarma", 850; Demir, *Kurtarma*, 37; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 540; Selek, *Kurtarma*, 35; Dağ/Kula, "Sözleşmeli Kurtarma", 195; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 38; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 347.

1325 Kennedy/Rose, *Salvage*, 228; Robinson, "Law of Salvage", 237; Göğer, "Kurtarma", 39; Hare, *Shipping Law*, 293; Atamer, "Kurtarma", 850; Demir, *Kurtarma*, 37; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 533; Dağ/Kula, "Sözleşmeli Kurtarma", 195; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 38.

1326 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 540.

1327 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 540.

1328 Demir, *Kurtarma*, 43; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 544; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 38.

1329 Detaylı inceleme için bkz. 5.4.6 (Römorkaj Faaliyetlerinin Kurtarma Ücretine Konu Olması).

Kurtarma hukukunun kadim ilkesi olan *"faydalı netice yoksa, ödeme yok"* ("*no cure-no pay"*) ilkesi, seyir emniyeti, kurtaranı teşvik ve kurtarılan varlıkların korunması yönlerinden gerekçelendirilmektedir[1330]. İlke gerek 1989 Kurtarma MS m. 12 gerekse TTK m. 1304'te özlü şekilde ortaya konulmuştur. Faydalı bir sonuç vermiş olan her türlü kurtarma faaliyeti, kurtarma ücreti istemine hak kazandırır (1989 Kurtarma MS m. 12/2; TTK m. 1304/1). Aksine hüküm bulunmadıkça, faydalı sonuç vermeyen kurtarma faaliyeti için kurtarma ücretini isteme hakkı doğmaz (1989 Kurtarma MS m. 12/2; TTK m. 1304/2).

Birden fazla teşebbüsün birbirini takip eden yardım faaliyetleri, neticeten başarıya ulaşmışsa, her biri kurtarma ücretinden pay talep edebilir[1331]. Örneğin, ilk römorkör karaya oturmuş olan hasarlı bir gemiyi yüzdürmüş, ikinci römorkör ise hasarın geçici tamirini yapmak üzere aynı gemiyi bir limana çekmiş ve sonuç olarak da gemi selamete ulaştırılmışsa, diğer şartların da varlığı hâlinde, her iki çekici de kurtarma ücretinden pay verilmesini isteyebilir[1332]. Bununla birlikte, faaliyetin kurtarma ücretine hak kazanabilmesi için verilen hizmetler ile faydalı sonuç arasında bir nedensellik bağının kurulabilmesi gerekir[1333].

Kurtarma faaliyeti tamamlanarak deniz aracı ve/veya diğer eşya emniyet altına alındıktan sonra verilen mutad bir römorkaj faaliyeti kurtarma ücretine hak

---

1330 Dağ/Kula, "Sözleşmeli Kurtarma", 223.

1331 Tekil, *Kurtarma*, 102; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 36.
Imorchiatori Salerno Srl. v. Lira Marine Inc. (2020) davasına konu olayda, 1.10.2020 tarihinde *Babousha* isimli yat, motor arızası sebebiyle manevra yapma kabiliyetini kaybetmiştir. Salerno Liman Başkanlığı, ilk olarak halihazırda yatı çekmekte olan yük gemisi *Valle di Siviglia*'ya müdahale emri vermiştir. Daha sonra yine liman başkanlığının emriyle römorkör *Francia*, yatı yedeğine alarak güvenli bir limana çekmiştir. Salerno Mahkemesi, meydana gelen hadiseye ilişkin şu tespitleri yapmıştır: "*Bir geminin motorları arızalandığında ve mürettebatı onları tamir edemediğinde, gemi tehlikede demektir. Tehlikeli durum, ilk kurtarıcının faaliyetlerinden sonra dahi gemi (ikinci kurtarıcı tarafından) güvenli bir şekilde limana demirlenene kadar devam etmiştir. İcra edilen faaliyetlerin tek bir kurtarma faaliyeti kapsamında değerlendirilebilmesi için kurtarma operasyonlarının sürekliliğinde herhangi bir kesinti yaşanmamalı, homojen olmalı ve aynı tehlikeli durum devam etmelidir. Bu nedenle, hasarlı bir geminin art arda iki kez çekilmesi, tek bir kurtarma operasyonu kapsamında değerlendirilmelidir".* Netice olarak motorları arızalı bir gezi teknesinin iyi hava koşullarında toplam 7 saat 45 dakika süreyle çekilmesinden oluşan kurtarma operasyonu için 210.000 Euro (yat değerinin %5'i kadar) kurtarma ücreti ödenmesine hükmeden mahkeme, ücretin, homojen faaliyetler yürüten çok sayıda kurtarıcı arasında dağıtımının, her birinin harcadığı zamana göre yapılmasını uygun görüştür. Karar için bkz. Camilla Del Re/Carola Uva çev., CaseID:CMI1652 (NRG 7608/2020).

1332 Tekil, *Kurtarma*, 102.

1333 Demir, *Kurtarma*, 38; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 36.

kazandırmaz[1334]. Örneğin, gemi tamiri gerçekleştikten ve tehlike tamamen ortadan kalktıktan sonra girmiş olduğu kanaldan römorkörler eşliğinde geri dönmüş ise, burada kurtarma faaliyetinden bahsedilemeyecektir[1335]. Zira ikinci ihtimalde iktisadi anlamda bir gereklilik söz konusudur; yoksa gemi ve/veya eşya tehlike altında değildir[1336].

5. 4. 4. Kurtarma Ücreti

Kurtarma ücreti taraflarca sözleşme ile belirlenebilir. Sözleşme ile bir ücretin belirlenmemiş olması halinde taraflar, mahkemeye veya hakeme başvurmak suretiyle, kurtarma ücretinin belirlenmesini talep edebilirler (1989 Kurtarma MS m. 13; TTK m. 1305). Kurtarma ücretin belirlenmesi, 1989 Kurtarma MS m. 13/1 (TTK m. 1305/1) hükmünde sıralanan ilkeler dikkate alınarak yapılacaktır. Taraflar kararlaştırılan ücretin uyarlanmasını da talep edebilirler, şayet ücretin uyarlanmasına karar verilirse aynı ilkelere dayalı olarak ücret belirlenir (1989 Kurtarma MS m. 7, m. 13; TTK m. 1301, m. 1305). Kurtarma ücreti, kurtarılan eşyanın kurtarılma sonrasındaki değerini (*salved values*) geçemez. Bu kuralın uygulanmasında, ödenmesi gerekebilecek faiz ve yargılama giderleri dikkate alınmaz (Kurtarma MS m. 13/3; TTK m. 1304/3).

Kurtarma ücretinin borçluları, kurtarılan aracın ve diğer eşyanın kurtarma faaliyetinin tamamlandığı andaki malikleridir (1989 Kurtarma MS m. 13/2; TTK m. 1306/1). Kurtarma ücreti, kurtarılan aracın maliki ve diğer eşyanın malikleri arasında kurtarılan değerler oranında paylaşılır (1989 Kurtarma MS m. 13/2; TTK m. 1306/2, c.1). 1989 Kurtarma MS'de borçluların arasında teselsül karinesinin kabul edilip edilmemesi hususu milli hukuklara bırakılmıştır (1989 Kurtarma MS m. 2). Kurtaran, gemi ve yük üzerinde hapis hakkını haiz olduğu ve bu rehin hakkı, tüm alacaklara takaddüm ettiği gerekçesiyle, ayrıca bir de borçluların arasında teselsülün kabulüne TTK'da gerek görülmemiştir[1337]. TTK m. 1306/2, c.2 uyarınca, kurtarma ücretinin borçluları arasında teselsül yoktur.

Kurtarma ücretinin alacaklısı doğal olarak kurtaran sıfatını haiz kişi veya kişilerdir. Kurtarma faaliyetinin gemi ile icra edildiği hallerde bu kişi ilke itibariyle

---

1334 Kender, *Kurtarma*, 60; Tekil, *Kurtarma*, 72; Demir, *Kurtarma*, 32; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 150.
1335 Tekil, *Kurtarma*, 102.
1336 Tekil, *Kurtarma*, 102.
1337 TTK madde gerekçeleri, m. 1306.

donatandır[1338]. Tek ücret ilkesi gereğince, kurtarma faaliyetine sebep olan tehlikenin başladığı andan TTK m. 1303/2-(c) bendi uyarınca eşyanın geri verilmesinin istendiği ana kadar yapılan her türlü kurtarma faaliyeti için tek ücret belirlenir (TTK m. 1308/1, c.1). Bu faaliyetlere katıldığı için kurtarma ücretinden pay isteyen herkes, payını, bu toplam ücretin içinden alır (TTK m. 1308/1, c.2).

1989 Kurtarma MS m. 15/1'de, kurtaranlar arasında ücret paylaşımının, ücretin belirlenmesinde kullanılan ve 1989 Kurtarma MS m. 13'te sıralanan ilkeler dikkate alınarak yapılacağı hüküm altına alınmıştır. 1989 Kurtarma MS m. 15/2 hükmünde ise, kurtaran geminin donatanı, kaptanı ve mürettebatı arasında ücret paylaşımının bayrak devletinin hukukuna göre yapılacağı; kurtarma faaliyetinin gemiden yürütülmemesi halinde ise ücret paylaşımının, kurtaran ve çalışanlar arasındaki sözleşmeyi düzenleyen ülke hukukuna tabi olacağı öngörülmüştür. Bu doğrultuda kurtarma ücretinin paylaştırılmasına ilişkin esaslar TTK'nın 1309. ve 1310. maddelerinde düzenlenmiştir.

Kurtaran, kurtarma faaliyetini kendi kusuruyla zorunlu kılmış veya daha da güçleştirmiş yahut hileli davranış sayılan ya da dürüstlüğe sığmayan diğer hareketlerde bulunmuş ise kurtarma ücretinden tamamen veya kısmen mahrum bırakılabilir (1989 Kurtarma MS m. 18; TTK m. 1311). Bu kapsamda özellikle hırsızlık, kurtarılan eşyalar hakkında yanlış bilgi verme, fazla ücret almak amacıyla kurtarma operasyonuna ilişkin doğru olmayan beyanlarda bulunma (abartılı hizmetler vb.), gerçekte ihtiyaç olmamasına rağmen sunulan hizmetler, sıklıkla görülen suistimal örneklerindendir[1339]. Pek tatbiki kurtarma ücretinden mahrum bırakma yaptırımı, genel hükümler dairesindeki tazminat yükümlülüğünden bağımsızdır[1340].

5. 4. 5. Römorkaj ve Kurtarma Arasındaki Temel Farklar

Römorkaj ile kurtarma hizmetleri belirli noktalarda birbirine oldukça benzemekte ve bu iki hizmet arasındaki ayrımı yapmak her zaman kolay olmamaktadır. Zira römorkörler kurtarma faaliyetlerinde de görev alırlar ve kurtarılan gemilere hizmet verirler. Bununla birlikte gerek denizcilik tekniği gerekse hukuki niteliği ve sonuçları bakımından bu iki kurum birbirlerinden önemle oranda ayrışmaktadır.

1338 Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*, 268.

1339 Rabe/Bahnsen/Rabe, HGB § 580, Rn. 8; Steingröver, *MüKoHGB* § 580, Rn. 6; Kender, *Kurtarma*, 110.

1340 Atamer, "Kurtarma", 869.

Mutad römorkaj hizmeti daha az riskli ve buna bağlı olarak daha az masraflıdır[1341]. Kurtarma ise hem teknik (fiziki tehlike) hem de finansal (maddi tehlike) bakımdan yüksek risk ve masraf ihtiva eder[1342]. Keza faaliyetin sonucunda olumlu bir netice alınamamışsa değil kurtarma ücreti, (aksi kararlaştırılmadıkça) yapılan masrafların dahi giderimi talep edilemez[1343]. Diğer taraftan kurtarmanın koşulları ağırdır, acil müdahale gerektirir, faaliyetlerin kapsamı ve neticenin gerçekleşip gerçekleşmeyeceği belirsiz ve değişkendir[1344]. Gerek operasyonel anlamda gerek işletmecilik tekniği bakımından yüksek riskin karşılığında, kurtarma ücreti de doğal olarak römorkaja nazaran yüksektir[1345].

Kurtarma faaliyetinin başlangıç noktasının "*tehlike*" (*danger*) olduğu kabul edilir[1346]. Kurtarma faaliyetinin mevzubahis olabilmesi için, ciddi ve makul nitelikte bir tehlikenin varlığı şarttır. Römorkaj sözleşmesi ise kurtarmanın aksine herhangi bir tehlike belirmeden akdedilmiş olabilir[1347].

1341 Bucknill, *Tug and Tow*, 6; Brice/Reeder, *Salvage*, 174; Tekil, *Kurtarma*, 30; Gaskell, "Salvage", 152; Acantara/Escudero, *Transport Law in Spain*, 145; Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 58.

1342 Gaskell, "Salvage", 155; Legros, *Transport Law in France*, 120; Lianjun, "Towage", 565; Acantara/Escudero, *Transport Law in Spain*, 145.
Kurtarma ve römorkaj arasındaki finansal ve teknik risk farklılıklarının ortaya konulduğu bir İngiliz mahkemesi kararı için bkz. *The Owners of the Vessel Voutakos v Tsavliris Salvage (International) Ltd* (2008), CaseID: CMI867.

1343 Konunun bir başka boyutu ise, römorkaj faaliyetlerinin sürümüdür. Römorkaja olan taleplerin sıklığı, kurtarmaya nazaran çok daha fazladır. Römorkaj şirketleri, mutad römorkaj işlerinde kurtarma ücreti kadar yüksek olmasa da düzenli ve görece garanti bir gelire sahip olurlar. Şayet römorkörler kurtarma faaliyetine tahsis edilirse, bu düzenli gelirden mahrum kalınır.

1344 Kurtarma faaliyeti çoğu zaman mutad römorkaj işlemlerine nazaran ilave personel, mesai, donanım, yakıt vb. unsurları gerektirir. Zira kazaya uğrayan geminin ihtiyaçları, olağan römorkaj hizmeti alan gemiyle bir olmaz. Dolayısıyla kurtarmaya duyulan yatırım ihtiyacı ve operasyonel maliyet daha fazladır. Kurtarma geniş katılımlı bir işbirliği, özel çözümler ve yüksek teknik gerektirir. Römorkaj faaliyetlerinin büyük çoğunluğu bir iki römorkör ile halledilebilirken, kurtarmada sekiz on römorkör yetmeyebilir. Dahası kurtarmada yüksek teknoloji ve farklı tipte araçlar, makineler, ihtisas mensubu personelden yararlanılır. Kurtarmanın hem tasarlama hem de icra safhası geniş bir zaman dilimine yayılmaktadır. Kurtarma, mesai kavramının belirsizleştiği, zaman kaybının hayati sonuçlar doğurduğu bir alandır. Bkz. Bucknill, *Tug and Tow*, 6; Brice/Reeder, *Salvage*, 174; Tekil, *Kurtarma*, 30; Gaskell, "Salvage", 152; Drobitko/Drobitko, "Sea Towage", 58.

1345 Bucknill, *Tug and Tow*, 6; Brice/Reeder, *Salvage*, 173-174; Robinson, "Law of Salvage", 246; White, *Maritime Law*, 527. İstisnaen tarafların anlaşmasına bağlı olarak römorkaj ücreti bir miktar yüksek de olabilir. Ayrıca kurtarma ücretinde sınır kurtarılan eşyaların değeri kadar olmasına karşın (TTK m. 1304/3), römorkaj ücretinde böyle bir sınır bulunmamaktadır. Ancak bu kadar yüksek bir römorkaj ücreti kararlaştırılması da hayatın olağan akışına aykırıdır. Bkz. Tekil, *Kurtarma*, 29.

1346 Stover, "Towage Contract", 37; Tekil, *Kurtarma*, 30; Hare, *Shipping Law*, 457; Bishop, "Tug and Tow", 509.

1347 Bishop, "Tug and Tow", 509; Stover, "Towage Contract", 37. Ayrıca bkz. *Squires v. the Ionian Leader*, 100 F. Suss. 829 (D.N.J. 1951).

Denizcilikte kurtarma, arızi olarak sözleşmesiz (*pure salvage*) veya sözleşmeye dayalı (*contract salvage*) olarak yürütülebilir. Kurtarma ücreti kanundan doğan bir borç olup kurtaran ile kurtarılan arasında sözleşme bulunmasa dahi talep edilebilir[1348]. Buna karşın römorkaj ücreti römorkaj sözleşmenin varlığına muhtaçtır ve sözleşmeden doğmaktadır[1349]. Römorkaj ücreti, açık deniz römorkajında tarafların müzakereleri doğrultusunda, liman römorkajında ise tarifeye göre belirlenir, römorkaj ücretini hâkimin tayin ettiği haller oldukça sınırlıdır. Buna karşılık kurtarma ücreti genellikle 1989 Kurtarma MS m. 13'te (TTK m. 1305) ayrıntılarıyla gösterilen özel kıstaslara göre ve römorkaj ücretine nazaran hayli yüksek şekilde takdir edilir[1350].

Verilen hizmette başarı, kurtarmayı karakterize eden bir şart olmasına rağmen, römorkaj ücretinin ödenmesi için aranan bir unsur değildir[1351]. Çekicinin alacağı, başarıdan ziyade römorkaj sözleşmesi hükümlerine tâbidir[1352]. İlke olarak kurtarma ücretine sonuç meydana geldiği takdirde hak kazanılmakta; römorkaj sözleşmesinde ise aksi düzenlenmediği müddetçe sonucun meydana gelip gelmemesi ücreti etkilememektedir[1353].

TTK m. 1320'de gemi alacaklısı hakkı veren sınırlı sayıdaki alacaklar arasında römorkaj ücreti sayılmamıştır. O sebepten römorkaj ücreti, çekiciye gemi alacaklısı hakkı bahşetmez[1354]. Buna karşılık kurtarma ücreti alacağı bakımından gemi alacağı hakkı tanınmıştır (TTK m. 1320/1-c). Dolayısıyla kurtaran sıfatını haiz römorkör maliki lehine, kurtarılan eşya üzerinde kanuni rehin hakkı bahşeden bir gemi alacağı hakkı mevcuttur[1355].

1348 Steingröver, *MüKoHGB* § 576, Rn. 5; Kennedy/Rose, *Salvage*, 50; Hill, *Maritime Law*, 335; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 370; Tekil, *Kurtarma*, 9; Franko, "Kurtarma Ücreti", 532; Demir, *Kurtarma*, 145; Gürler, *Kurtarma Ücreti*, 143; Çakan Çavuş, *Kurtarma*, 198.

1349 Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 60; Stover, "Towage Contract", 37; Kender, *Kurtarma*, 49; Tekil, *Kurtarma*, 30; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 197; Hare, *Shipping Law*, 457; Stover, "Towage Contract", 37; Demir, *Kurtarma*, 41.

1350 Tekil, *Kurtarma*, 29; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 197.

1351 Demir, *Kurtarma*, 41.

1352 Livermore, *Transport Law*, 155; Demir, *Kurtarma*, 41.

1353 Bucknill, *Tug and Tow*, 7-8; Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 61.

1354 Davison/Snelson, *The Law of Towage*, 61; Tekil, *Kurtarma*, 30; Demir, *Kurtarma*, 41; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 197; Atamer, *Deniz İcra Hukuku*, 127; Günay, "Towage", 181.

1355 Kurtarma ücretine hak kazanılsa dahi bu ücretin tahsili de başka bir problem yaratmaktadır. Römorkaj sözleşmesinde ücret ekseriyetle peşin olarak tahsil edilir ve ardından faaliyet başlar. Kurtarma ücretine nazaran ödemesi de kolaydır. Kurtarma ücreti hem verilen hizmetin niteliğine hem de ücretin miktarına yönelik anlaşmazlıklar sebebiyle, sıklıkla dava veya tahkim süreçlerine muhatap olduğundan, tahsili gecikmektedir. Diğer taraftan kurtarılan değerlerin veya bunların maliklerinin

Ücretin alacaklısı ve borçlusu römorkaj sözleşmesinde sözleşmenin tarafları (çekici ve çektiren) olduğu halde; kurtarma ücretinin borçluları, kurtarılan aracın ve diğer eşyanın kurtarma faaliyetinin tamamlandığı andaki malikleridir (1989 Kurtarma MS m. 13/2; TTK m. 1306/1).

Kurtarma ücreti borcu TTK m. 1319 uyarınca iki yılda zamanaşımına uğrar. Buna karşın römorkaj ilişkisinde sözleşmenin hukuki niteliğine bakılması gerekir[1356]. Liman römorkajı sözleşmesinin vekalet sözleşmesi niteliği göz önüne alındığında römorkaj ücretinin beş yılda zamanaşımına uğradığının kabulü gerekir (TBK m. 147/5).

5. 4. 6. Römorkaj Faaliyetlerinin Kurtarma Ücretine Konu Olması

5. 4. 6. 1. Genel Olarak

Kurtarma faaliyetlerinin öncesinde ve faaliyetler sırasında birçok hukuki ilişki tesis edilmektedir. Bu ilişkiler içerinde üzerinde en fazla tartışılanı römorkaj sözleşmeleridir. Römorkaj sözleşmesi kapsamında icra edilen römorkaj faaliyetleri ilke itibariyle römorkaj ücretine hak kazandırır. Ahde vefa ilkesi gereği, römorkaj sözleşmesinin mevcut koşullarda ayakta kalarak çektirenin fahiş nitelikte veya oransız ücretlere muhatap edilmemesi gerekir. Buna karşın römorkaj faaliyeti sonucunda kurtarma ücretini tamamen dışlamak da deniz ticaretinin genel ilkeleri ile bağdaşmaz. Zira kurtarma, bünyesinde yüksek risk barındıran ve ancak meşakkatli bir çaba ile sonuca ulaşabilen bir faaliyettir. Hal böyle olunca, olağanüstü koşullar altında römorkaj hizmeti verenleri yüksek bir ücret yerine mutad römorkaj ücretine mahkûm etmek de hakkaniyet ile bağdaşmaz. Nitekim kurtarma hukukunun temel dinamiklerinden birisi de kurtaranların teşvik edilmesi, kurtarma faaliyetlerinin özendirilmesidir. Böyle bir teşvikten yoksun kalınması, çekicilerin riskli gördükleri faaliyetlere katılma heveslerini kırar ki bu da orta ve uzun vadede yine deniz aracı ve eşya maliklerinin aleyhine sonuçlar doğurur[1357].

Römorkaj sözleşmesi ifa edilirken kullanılan römorkörün, çektirene karşı üstlenilen yükümlülükler kapsamında faaliyette bulunduğu açıktır. Bu yükümlülüğün ne zaman römorkaj sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmesi kavramını aşarak fevkalade bir

---

kurtarma ücretini tamamen ödemesi şüpheli bir hâl alabilir. Bu yönüyle gemi alacaklısı hakkının kurtarma ücretinin tahsili üzerinde önemli etkisi bulunur.

1356 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 198.

1357 Robinson, "Law of Salvage", 246 vd.

hizmet olarak kabul edilebileceği ise mazisi olan bir meseledir. Römorkaj faaliyetlerinin hangi durumlarda kurtarma ücretine hak kazandıracağı uzun yıllar tartışılmış ve bu konuda bir uygulama oluşmuştur. "*Römorkajın Kurtarmaya Dönüşümü*" (*Conversion of Towage into Salvage*)[1358] olarak adlandırılan ve Anglo-Amerikan Hukuku tarafından şekillendirilen bu ilkeler, zamanla diğer ülkeler[1359] tarafından da benimsenmiştir. Söz konusu ilkeler önce 1910 Kurtarma MS m. 4[1360], ardından da HGB a.F. vasıtasıyla ETK m. 1224/3'te kendisine yer bulmuştur:

"*Römorkör tarafından çekilen geminin yahut yükünün emniyet altına alınmış veya kurtarılmış olmasından dolayı kurtarma veya yardım ücreti istenebilmesi için cer mukavelesinin yerine getirilmesi mahiyetinde sayılamıyacak derecede fevkalade hizmetlerde bulunulmuş olması şarttır*".

1989 Kurtarma MS'da açıkça römorkajdan bahsetmese de 17. madde esas itibariyle yine aynı konuyu daha kapsamlı bir şekilde düzenlemiştir[1361]. Buna göre faaliyet, tehlikenin ortaya çıkmasından önce yürürlüğe giren bir sözleşmenin ifa edilmesi olarak değerlendirilebilecek hizmetleri aşacak nitelikte ise kurtarma hizmeti niteliği kazanabilir. Dolayısıyla ETK döneminde kabul edilen ilkeler halen uygunabilir niteliktedir.

1358 Brice/Reeder, *Salvage*, 48; Kennedy/Rose, *Salvage*, 206; Hill, *Maritime Law*, 381; Stover, "Towage Contract", 37; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 369; Rydlichowska, "Towage Contract", 148.

1359 Polonya da bu ülkelerden birisidir. Bkz. Rydlichowska, "Towage Contract", 147 vd.
Her ne kadar ilke olarak römorkaj sözleşmesine istinaden römorkaj faaliyetleri başladıktan sonra şartları gerçekleştiği takdirde kurtarma ücretine hak kazanılacağı kabul edilse de bunun römorkaj sözleşmesine etkisinin ne olacağı üzerinde farklı görüşler öne sürülmüştür. Anglo-Amerikan Hukuku'nun etkisiyle daha fazla taraftarı olan görüşe göre, römorkaj sözleşmesi kurtarma faaliyetleri başladığı anda sona erer (*cancel*). Diğer bir görüş ise, römorkaj sözleşmesi geçerliliğini sürdürmekle birlikte olağanüstü durumun meydana geldiği anda sözleşmenin askıya alındığı (*cessation, rectius*), bu andan itibaren tarafların sözleşmeden bağımsız bir kurtarma ilişkisine girdiğini, kurtarma sona erdiğinde şayet mevcut durum römorkaj sözleşmesinin ifasını imkânsız hale getirmiyorsa sözleşmede kararlaştırılan römorkajın ifasına devam edilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. İtalyan yazar Vincenzini, İtalyan Hukuku'nda her iki görüşün de bulunduğunu, kendisinin ise ikinci görüşe mensup olduğunu belirtmiştir. Bkz. Enrico Vincenzini; *International Regulation of Salvage at Sea*, çev. Margaret Donaldson, (London: Lloyd's of London Press, 1987), 79.

1360 1910 Kurtarma MS'nin 4. maddesinde; "*Römorkör, kendisi tarafından çekilen geminin veya onun yükünün kurtarılması veya gördüğü yardım için bir kurtarma ve yardım ücretine, ancak römorkaj sözleşmesinin ifası sayılamayacak derecede istisnaî hizmetler ifa ettiyse hak kazanabilir*" hükmü yer almaktaydı.

1361 1989 Kurtarma MS m. 17: "*Verilen hizmetler, makul bir şekilde, tehlikenin ortaya çıkmasından önce akdedilen bir sözleşmenin ifası olarak sayılabileceği kapsamı aşmadığı sürece bu Konvansiyon hükümlerine göre herhangi bir ödeme gerekmez*". Hükmün hazırlık çalışmaları sürecinde geçirdiği değişiklikler ile delege ve komitelerin görüş, öneri ve tutumlar hakkında bkz. CMI, *The Travaux Préparatoires of the Conventıon on Salvage 1989*, (Antwerp 2018), 430-432.

Bir sonraki başlıkta özellik arz ettiği için çekicinin kurtarma ücretine hak kazanmasının şartları ele alınmıştır. Bununla birlikte, bir römorkörün aralarında önceden mevcut her hangi bir akdi ilişki olmaksızın bir başka gemiye kurtarma hizmeti vermesi de mümkündür. Bu durumda, römorkör, tehlikedeki bir geminin yardımına giden her hangi bir gemiden farksızdır[1362]. Fakat tam tersi bir durum da yaşanabilir. Nadiren görülebilecek bir vakıa olmakla birlikte, yedekteki geminin tehlike altındaki römorkörü kurtarması da imkân dâhilindedir[1363]. Bu ihtimalin dışında, römorkör ve/veya yedekteki gemiye sağlanan hizmetler sebebiyle üçüncü kişilerin kurtarma ücretine hak kazanabilmesi de mümkündür[1364].

5. 4. 6. 2. Şartları

5. 4. 6. 2. 1. Römorkaj Sözleşmesinin İfasına Başlanılması

Römorkajın ifası süresince meydana gelebilecek tehlikeleri, engelleri, sorunları gidermek kural olarak çekicinin sorumluluğundadır[1365]. Bu amaç doğrultusunda gösterilen çaba ve faaliyetler için kural olarak ayrıca ücret talep edemez[1366]. Ancak tedbirli ve özenli bir çekici ve mürettebatın dahi öngöremeyeceği türden bir hadise cereyan etmiş olabilir. Bu durumda verilen hizmet artık römorkaj hizmeti olmaktan çıkabilir[1367].

ETK m. 1224/3 (1910 Kurtarma MS m. 4) hükmünde yer alan "*çekilen gemi*" ibaresinden hareketle, istisnai hizmetlerin bir römorkaj sözleşmesi ifa edildiği sırada verilmesi gerektiği kabul edilmiştir[1368]. Nitekim 1989 Kurtarma MS m. 17'de de

---

1362 Demir, *Kurtarma*, 43.

1363 Uygulamada kurtarma hizmetinin çoğunlukla römorkör vasıtasıyla verilmesi esas ise de yedekteki geminin tehlike altındaki römorkörü kurtarması da imkân dâhilindedir. Bu takdirde kurtarılan römorkör dolayısıyla, römorkör malikinin kurtarma ücreti ödeme borcu doğar. Bir diğer ihtimal ise hem römorkörün hem de yedekteki geminin üçüncü bir gemiye birlikte kurtarma hizmeti vermeleridir. Römorkaj sözleşmesinin ifası sırasında konvoy dışında başka bir geminin yardım talebi üzerine, römorkör ve gemi birlikte gemiye kurtarmışlarsa, gemi donatanı da kurtarma ücreti talep edebilir. Ancak yedekteki gemi, kurtarma operasyonuna herhangi bir katkı sunmadığı takdirde, geminin donatanı kurtarma ücretine hak kazanamaz. Bkz. Brice/Reeder, *Salvage*, 103; Demir, *Kurtarma*, 43.

1364 Römorkaj esnasında ortaya çıkan tehlike sebebiyle üçüncü kişilerden yardım talep edilmesi, römorkaja yabancı bir durum değildir. Şayet konvoya sunulan hizmetlerin niteliği kurtarma mahiyetinde sayılabilirse bunun sonucunda kurtarma ücreti doğacaktır. Kurtarma hizmeti aldıkları takdirde römorkör malikleri de gemi malikleri gibi kurtarma ücreti ödemekle yükümlü olurlar. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 523; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 47.

1365 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 546.

1366 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 546.

1367 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 546.

1368 Kender, *Kurtarma*, 55; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 200; Selek, *Kurtarma*, 37. *KOVATZ*, açıkça 1910 Kurtarma MS'ye dayanmamış olmakla birlikte, çekicinin kurtarma ücretine hak kazanabilmesi

"*sözleşmenin ifasına başlanılmadan önce*" (*due performance of a contract entered into before the danger arose*) makul olarak değerlendirilemeyen hizmetlerden bahsedilmiştir. Dolayısıyla aynı yaklaşımın halen sürdüğü anlaşılmaktadır. Sözleşmenin akdedildiği esnada mevcut olan koşullarda sözleşme yapan çekici, o anki durumu göze alarak römorkajı üstlenmektedir[1369]. Ancak sözleşmenin ifasına başladıktan sonra vuku bulan olağanüstü koşullarda böyle bir iradenin varlığından bahsedilemez[1370].

5. 4. 6. 2. 2. Yedekteki Geminin Tehlikeye Maruz Kalması

Römorkaj hizmetinin kurtarmaya dönüşüp dönüşmediğinin tespitinde tehlikenin ortaya çıktığı an belirleyicidir[1371]. Eğer tehlike römorkaja başlanırken karşılaşılması olağan sayılan veya tarafların sözleşmeyi yaparken varlığından haberdar oldukları bir vakıadan kaynaklanmışsa, kurtarmanın koşulları oluşmamıştır.

Mutad olarak bir çekici, ahde vefa ilkesi gereğince sözleşmeden doğan borçlarını ifa etmekle yükümlüdür. Römorkajın devamını güçleştiren, römorkaja ara verilmesini gerektiren, konvoyu ve römorkajı tehlikeye atan geçici mahiyette bir kaza, hizmetin hukuki niteliğini etkilemez[1372]. Kural olarak çekici beklenmedik durumlar neticesinde meydana gelen zorluklar veya gecikmeler nedeniyle, sözleşmede kararlaştırılandan fazla ücret talep edemez[1373]. Örneğin, halatın kopması sebebiyle römorkajın birkaç saat durması, ani hava değişikliği nedeniyle yaşanan bazı güçlükler[1374], yedekteki geminin omurgasının karaya oturmasına[1375] rağmen birkaç saatlik çalışmayla geminin hasar almadan yüzdürülmesi[1376], olağanüstü nitelikte bir tehlikenin varlığına işaret etmez. Bununla birlikte hadisenin meydana geldiği yer ve zamandaki koşullar bütüncül olarak ele alınmak suretiyle tehlikenin olağan nitelikte olup olmadığının

---

için sözleşme öncesi koşulların römorkajın ifası esnasında (*during the performance of the contract*) değişip değişmediğine bakılması gerektiğine işaret etmiştir. Kovatz, *Law of Towage*, 5.

1369 Kender, *Kurtarma*, 55.

1370 Kender, *Kurtarma*, 55.

1371 Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 204; Demir, *Kurtarma*, 42. Ayrıca bkz. *Sleepdienst Tuinman BV v BV Terschelling Stoomboot Maatschappij* (2021), CMI1964.

1372 Bucknill, *Tug and Tow*, 27; Hara, *Shipping Law*, 457-458; Demir, *Kurtarma*, 42; Ünan, "Salvage", 53. *The Liverpool* (1893) P 154 davasında İngiliz Yüksek Mahkemesi, sözleşme koşullarındaki kayda değer olmayan birtakım sapmaların römorkajı kurtarmaya dönüştürmeyeceğini içtihat etmiştir.

1373 Hara, *Shipping Law*, 457-458.

1374 *The Galatea (1858)* Swab 349.

1375 *The Liverpool (1893)* P 154.

1376 *The Liverpool (1893)* P 154.

değerlendirilmelidir[1377]. Yoksa başka bir hadisede halatın kopması, hava ve deniz koşulları da dikkate alındığında olağanüstü bir tehlike yaratabilir.

Gemilerin limana giriş ve çıkışları esnasında da olağanüstü bir tehlike patlak verebilir[1378]. Dolayısıyla limanların genel güvenli durumlarından hareketle bu olasılığın göz ardı edilmemesi gerekir. En güvenli bölge ve limanda bile ani ve hiç beklenmedik bir tehlike vuku bulabilir. Hatta faaliyetin gerçekleştiği limanda gemilerin römorkörler vasıtasıyla çekilip yanaştırılması olağan bir uygulama olsa dahi mutad römorkaj faaliyetlerini aşan olağanüstü nitelikte hizmetler sunulmuş olabilir[1379].

Römorkör mürettebatının konvoyu aşırı riske maruz bırakmaksızın, makul beceri ve çabuklukla römorkajı yeniden başlatarak geçici tehlikenin üstesinden gelebildiği durumlarda, römorkaj hizmetinin devam ettiği kabul edilir[1380]. Bununla birlikte, sözleşmenin kurulduğu sırada öngörülmeyen ve öngörülmesi de makul olarak beklenilmeyen sebeplerle sözleşmenin ifasına başladıktan sonra değişen koşullar, sözleşmede kararlaştırılan hizmetin ifasını güç bir duruma sokabilir[1381]. Öyle ki bu koşullarda römorkaj hizmetinin verilmesi çekiciden beklenmez. Bu noktada artık römorkajın sona erdiği ve yerini kurtarmanın aldığı kabul edilmektedir[1382]. Ortaya çıkan yeni koşullara rağmen römorkör mürettebatı, yedeği kurtarmayı başarmışsa, römorkaj ücreti yerine kurtarma ücreti talep edilebilir hale gelmiş demektir. Buna karşın, kurtarma hizmeti tamamlandıktan ve gemi emniyet altına alındıktan sonra verilen mutad römorkaj hizmetleri kurtarma niteliğinde değildir[1383]. Dolayısıyla kurtarma faaliyeti ancak tehlike mevcut olduğu müddetçe gündeme gelebilir[1384].

1377 Brice/Reeder, *Salvage*, 48; Kennedy/Rose, *Salvage*, 206; Hill, *Maritime Law*, 381; Stover, "Towage Contract", 37; Tsimplis, "The Liabilities of the Vessel", 369; Rydlichowska, "Towage Contract", 148.

1378 Tekil, *Kurtarma*, 37; Steingröver, *MüKoHGB* § 574, Rn. 10; Vincenzini, *Salvage*, 79.

1379 Tekil, *Kurtarma*, 45.

1380 Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 541; Demir, *Kurtarma*, 42.

1381 Bucknill, *Tug and Tow*, 28; Hill, *Maritime Law*, 381; Bishop, "Tug and Tow", 525.

1382 Bucknill, *Tug and Tow*, 28; Hughes, *Admiralty Law*, 118; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 118; White, *Maritime Law*, 530; Bishop, "Tug and Tow", 525-526; Livermore, *Transport Law*, 155; Legros, *Transport Law in France*, 120; Lianjun, "Towage", 565-566; Demir, *Kurtarma*, 42. Uygulama için ayrıca bkz. *The Minnehaha* (1861) 15 Moo PC 133.

1383 Kender, *Kurtarma*, 60; Tekil, *Kurtarma*, 72; Demir, *Kurtarma*, 32; Çakan Çavuş, *Kurtarma Sözleşmeleri*, 150.

1384 *Sleepdienst Tuinman BV v BV Terschelling Stoomboot Maatschappij* (2021), CMI 1964.

5. 4. 6. 2. 3. Olağan Römorkaj Faaliyetlerini Aşan Bir Hizmetin Görülmesi

Römorkajın ifasındaki güçlükler nedeniyle sunulan her ilave hizmet çekiciye kurtarma ücreti alacağı hakkı vermez veya hizmetin niteliğini değiştirmez[1385]. Sözgelimi kötü hava koşulları nedeniyle mürettebat ilave iş ya da mesai yapmak zorunda kalabilir. Fakat bu durum olağanüstü bir nitelik arz etmemektedir. Karşılaşılan tehlike tarafların aralarında kararlaştırdıkları römorkaj sözleşmesindeki edimlerin çok üzerinde bir çaba, fedakârlık ve güçlük yaratıyor, artık aralarındaki sözleşme hükümleri çerçevesinde sözleşmenin ifasını tamamlama makul olarak beklenemiyorsa[1386], diğer koşullar da oluşmuş ise kurtarma ücretinin ödenmesine karar vermesi yerinde olacaktır[1387]. Öyle ki artık bu durumda yalnızca sözleşmede kararlaştırılan römorkaj ücretini ödemek hakkaniyete uygun olmaz[1388]. Karşılaşılan riskler karşısında verilen hizmetler, ifayı sözleşme koşulları çerçevesinde makul olmaktan çıkarmaktadır[1389]. Örneğin, korsan ve deniz haydutlarına karşı girişilen eylemler, yangının söndürülmesi, çatma sonucunda geminin batmaması için verilen hizmetler olağanüstü nitelik (*extraordinary nature*) arz edebilir[1390].

Olağan römorkaj hizmetlerinin tayininde objektif bir kıstas bulunmamaktadır. Hadisenin meydana geldiği yer ve zamandaki koşullar bütüncül olarak ele alınmak ve

---

1385 Hill, *Maritime Law*, 381; Davies, *Shipping Law*, 882.

1386 *Minnehaha* (1861) 15 Moo PC 133; *The Homewood* (1928) 31 Ll.L.R. 336; *Sleepdienst Tuinman BV v BV Terschelling Stoomboot Maatschappij* (2021), CMI 1964.

1387 Bucknill, *Tug and Tow*, 27; Robinson, "Law of Salvage", 245; Tekil, *Kurtarma*, 31; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 208; Davies, *Shipping Law*, 879-880; White, *Maritime Law*, 530; Bishop, "Tug and Tow", 526; Lianjun, "Towage", 565; Legros, *Transport Law in France*, 120; Franko, "Kurtarma", 537; Demir, *Kurtarma*, 42; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-II*, 541; Acantara/Escudero, *Transport Law in Spain*, 142.

1388 *The Homewood* (1928) 31 Ll.L.R. 336.

1389 Hill, *Maritime Law*, 381; Bishop, "Tug and Tow", 526.
Tyne Tugs Ltd. And Others v. "Aldora" (Owners) (The "Aldora") (1975) 1 LLR. 617 davasına konu olayda, geminin limana yanaşırken römorkörlerin refakat ve yardım hizmetlerinde bulunmasını içeren bir römorkaj sözleşmesi akdedilmiştir. Dökme alüminyum cevheri yüklü 10.500 tonluk gemi, 1972 yılının şubat ayında kum setinin olduğu bir bölgede karaya oturmuş ve karinasında delik açılmıştır. Römorkörlerin refakat ettiği süreçte meydana gelen bu hadise tamamen öngörülemeyen bir tehlike (*wholly unforeseen situation of danger*) yaratmıştır. Dört adet römorkör, geminin tekrar yüzdürülmesi için vakit geçirmeksizin çalışmalara başlamış ve kılavuz kaptanın da yardımı ile birlikte çekicilerin özverili (*skilful and prompt assistance*) çabaları sonucunda gemi kısa sürede tekrar yüzdürülebilmiştir. Daha sonra gemi Blyth limanına girme iznini bekleyeceği bölgeye kadar kanal boyunca çekilmiştir. İngiliz Yüksek Mahkemesi römorkör donatanları ve kılavuz lehine kurtarma ücretine hükmetmiştir. Zira ortaya çıkan beklenmedik tehlikeden itibaren römorkörlerin rolü değişmiş ve yalnızca refakat etmekten çıkıp kurtaran rolüne (*mere escorting to being rescuers*) geçmiştir.

1390 Bucknill, *Tug and Tow*, 27-29; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 208.

sözleşme koşulları değerlendirilmek suretiyle hizmetlerin olağan nitelikte olup olmadığının değerlendirilmesi yapılmalıdır[1391].

5. 4. 6. 2. 4. Faydalı Sonuç

Nihai olarak kurtarma ücretine hak kazanılabilmesi için faydalı bir sonucun gerçekleşmesi gerekir (1989 Kurtarma MS m. 12; TTK m. 1304). Römorkaj hizmetini aşan nitelikte faaliyetlerde bulunulsa dahi neticeten faydalı bir sonuç ortaya çıkmamış, sözgelimi yedekteki gemi ve yükler zayi olmuşsa, kurtarma ücreti tahakkuk etmeyecektir.

5. 4. 6. 3. Sonuçları

Römorkajın ifası sırasında kurtarmanın şartları oluştuğu takdirde, o andan itibaren faaliyet kurtarmaya dönüşür ve kurtarma ücreti esasları çerçevesinde ücretlendirilir[1392]. Dolayısıyla çekici şartların gerçekleşmesiyle kurtarma ücretine hak kazanır. Şartların oluştuğunu ispat yükü kurtarma ücretini talep eden taraftadır[1393].

Bazı sözleşmeler, mutad olarak yapılan römorkaj faaliyetlerinden daha zorlu edimler isteyebilir. Sözleşme serbestisi ilkesi çerçevesinde, bir geminin tehlike içerisinden çıkartılması üstlenilebilir. Bu durumda zaten çekici römorkaj ücretini de ona göre tayin edecektir. Tehlike önceden belirmiş ve taraflar buna göre, yani tehlikenin niteliğini bile bile kurtarma yerine römorkaj sözleşmesi akdetmişlerse, tarafların arasındaki tercihe itibar etmek gerekir. Ancak çekici bunu ihmal etmiş ve işgücünün yoğunluğunu hesaba katmamışsa, bunun sonuçlarına kendisi katlanması gerekir[1394]. Yoksa sırf sözleşme akdedildiği esnada ücretin düşük olması göz önünde bulundurularak kurtarma ücreti tayin olunamaz[1395].

1391 Brice/Reeder, *Salvage*, 99; Çakalır, *Römorkaj Sözleşmesi*, 208.

1392 Uygulamada römorkaj sözleşmelerine kurtarma ücreti talep hakkının saklı tutulduğuna ilişkin kayıtlar konularak bu talep pekiştirilmektedir. Ancak bu yönde bir kayıt konulmasa dahi şartları dahilinde kurtarma ücreti talep edilebilir.
Birleşik Krallık RGŞ m. 6: İşbu koşullarda yer alan hiçbir hüküm, çekicinin, çektirene karşı sahip olabileceği herhangi bir yasal hakkı hiçbir şekilde sınırlamaz, olumsuz etkilemez veya ortadan kaldırmaz. Bu haklar, ancak bunlarla sınırlı olmamak kaydıyla, çekicinin veya onun çalışanlarının ya da temsilcilerinin, herhangi bir römorkör veya yardımcı araç tarafından gemilere veya gemide bulunan herhangi bir nesneye sağlanan olağanüstü hizmetler için kurtarma ücreti (*salvage remuneration*) veya özel tazminat talep etme hakkını da kapsar.
Diğer genel şartlar için bkz. Doğu Kanada RGŞ m. 6; Almanya RGŞ m. 6/8.

1393 Brice/Reeder, *Salvage*, 102; Hill, *Maritime Law*, 381.

1394 Davies, *Shipping Law*, 879-880.

1395 Davies, *Shipping Law*, 879-880.

5. 4. 7. Zamanaşımı

Bir sözleşmeye dayanıp dayanmadığına bakılmaksızın, kurtarma faaliyeti ile enkazın kaldırılmasından doğan bütün alacaklar iki yılda zamanaşımına uğrar (1989 Kurtarma MS m. 23/1; TTK m. 1319/1). Bu düzenlemeyle birlikte yalnızca kurtaranın ücret ve özel tazminat alacakları değil, kurtarma faaliyetinden doğan bütün alacaklar aynı zamanaşımı süresine tâbi kılınmıştır[1396].

İki yıllık süre kurtarma faaliyetinin sona erdiği tarihten ve enkazın kaldırılması giderlerinden doğan alacaklar için enkaz kaldırma işinin tamamlandığı tarihten itibaren işlemeye başlar (1989 Kurtarma MS m. 23/1; TTK m. 1319/2). Kendisine karşı istemde bulunulan kişi, zamanaşımı süresi içinde istemde bulunana yapacağı bir beyanla bu süreyi bir veya birden çok kez uzatabilir (1989 Kurtarma MS m. 23/2; TTK m. 1319/3).

[1396] TTK madde gerekçeleri, m. 1319.

SONUÇ

Römorkaj sözleşmesinin konusunu römorkaj faaliyetleri oluşturur. Geniş anlamda römorkaj; itme, çekme, manevra yaptırma, hareket ettirme, yön değiştirme, refakat etme, frenleme, hızını kesme, rehberlik veya sabitleme faaliyetlerinin tamamını kapsar. Bununla birlikte, römorkaj faaliyetlerinin tekdüze olmaması ve teknolojik gelişmelere bağlı olarak yeni yöntemlerin ve römorkör tiplerinin geliştirilmesi karşısında, römorkaj kavramı genişlemeye açıktır. Römorkaj faaliyetleri deniz alanlarının dışında göllerde ve iç suyollarında da gerçekleşmektedir. Römorkajı icra edecek bir araca ihtiyaç bulunmakla birlikte, bu araç römorkör olmak zorunda değildir. Bununla birlikte görülecek işin niteliği gereği; suda hareket etme amacına tahsis edilen, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan bir aracın, yani TTK m. 931 anlamında bir geminin römorkajın icrasında görev alması gerekir. Römorkaj sözleşmesi ivazlı bir sözleşme olup çekicinin sunduğu edim karşılığında, çektiren tarafından römorkaj ücreti adı altında bir ödeme yapılır. Açıklanan özellikleri dikkate alındığında römorkaj sözleşmesini, "*çekicinin; deniz, göl veya sair iç suyollarında ve gemiyle kararlaştırılan römorkajı ifa etmeyi, çektirenin de bunun karşılığında ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme*" olarak tanımlamak mümkündür.

Liman sahasında icra edilen römorkaj hizmetleri, seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğini artırmaya yönelik yetkilendirilmiş teşkilatlarca, idare adına verilen bir kamu hizmeti niteliğindedir. Diğer taraftan ülkemizde liman römorkajı her bir bölgede tek bir römorkaj şirketi tarafından faaliyette bulunmaya uygun şekilde tasarlanmış olup mevcut haliyle rekabete kapalı vaziyettedir. Açık deniz römorkajı ise serbest piyasa koşullarında açık rekabet ortamı ile icra edilen bir faaliyettir. Çektirenler kendilerine en uygun şartları sunan şirketler ile müzakere ederek römorkaj sözleşmesi akdetme yoluna girmektedir. Oysa liman römorkajında çektirenlerin karşısında muhatap bulacağı tek bir şirket vardır.

Liman römorkajını icra eden şirketlerin idareden aldıkları imtiyaza dayalı olarak faaliyette bulundukları, tekel konumları, gördükleri işlerin kamu hizmeti niteliği ve tabi oldukları mevzuatta yükümlülüklerinin açıkça belirtildiği dikkate alındığında, kendilerine yöneltilen sözleşme taleplerini haklı sebep olmaksızın geri çeviremeyecekleri sonucuna varılmaktadır.

Römorkajın deniz ve çevre emniyeti gerekçeleriyle belirli bir bölgeye (liman, kıyı tesisi, kanal vb.) giriş yapacak gemi ve deniz araçlarına zorunlu tutulması durumunda zorunlu römorkaj söz konusudur. Birçok devlet bir taraftan güvenlik kaygısı bir taraftan da bundan gelir elde etme hedefiyle genellikle tonajına ve niteliklerine göre gemilere belirli sayıda römorkör kullanmayı zorunlu tutar. Ülkemizde hangi gemilerin römorkör kullanmasının zorunlu olduğu büyük ölçüde ikincil mevzuatta düzenlenmektedir. Herhangi bir yasal zorunluluk bulunmamasına rağmen çektiren tarafından ihtiyari olarak talep ve tercih edilen römorkaj uygulaması ise, ihtiyari römorkaj olarak anılmaktadır.

Römorkaj sözleşmesi kanunda düzenlenen bir sözleşme değildir. Liman römorkajı idare hukuku boyutuyla LimK'daki düzenlemelere dayanarak büyük ölçüde ikincil mevzuatta düzenlenmiştir. 2025 KRHY'nin römorkaja ilişkin ihale usulüne, römorkaj hizmeti sunacak şirketlere ilişkin asgari standartlara, temin edilmesi gereken belgelere, römorkaj şirketlerinin ve faaliyetlerin denetimine ve aykırı uygulamaların cezalandırılmasına yönelik hükümler içerdiği görülmektedir. Bunun dışında, limanlarda römorkaja uygulanacak ücretlere ilişkin tarifelerin kapsamını belirleyen ve en sonuncusu 01.01.2025 tarihinde yürürlüğe giren ve halihazırda yürürlükte bulunan Kılavuzluk ve Römorkörcülük ile Palamar Hizmetlerinin Ücretleri Hakkında Yönerge mevcuttur. Türkiye'de liman römorkajına ilişkin düzenlemelerde hizmeti veren kuruluşa göre farklılıkların bulunduğu, bu farklılığın hem karışıklığa yol açtığı hem de aynı hizmeti veren kuruluşlar arasında başkalık yarattığı görülmektedir. Nitekim çıkan ikincil düzenlemelere yönelik iptal davalarının temelinde de bu farklılık yatmaktadır. Türk limanlarındaki parçalı yapı ise, liman hizmetlerinin özelleştirilmesi, liman işletme usulünün belirlenmesi ve ihale edilmesi süreçlerinden kaynaklanmıştır. Bu durum tüm kuruluşları kapsayan, kapsamlı bir düzenleme yapılmasını da güçleştirmektedir.

Römorkaj sözleşmesi kanunen şekle bağlı değildir. Sözleşmenin kurulabilmesi için, akdin esaslı unsurları üzerinde anlaşılması gerekli ve yeterlidir. Buradan hareketle çekicinin römorkajı; çektirenin ise römorkaj ücreti ödemeyi karşılıklı olarak taahhüt etmesi durumunda römorkaj sözleşmesi kurulmuş sayılır. Her ne kadar kanuni bir şekil zorunluluğu bulunmasa da sadece sözlü yapılan sözleşmeler yok denecek kadar azdır. Bu noktada karşımıza römorkajın uygulama alanına göre iki temel form çıkmaktadır. Bunlardan ilki standart römorkaj şartları içeren formlardır. Daha çok liman römorkajında kullanılan bu şartlar, önceden ilan edilen tarifeler ile birlikte römorkaj hizmeti talep eden

çektirenlere sunulmaktadır. Diğeri ise açık deniz römorkajının koşulları göz önünde bulundurularak hazırlanan TOWCON ve TOWHIRE formlarıdır. Her ne kadar yaygın olmasa da anılan formların dışında römorkaj şirketlerinin kendi durumlarını dikkate alarak hazırladıkları "*şirket içi*" sözleşmeler ("*in-house"*) de mevcuttur.

Türk liman römorkajı uygulamasında kullanılan sözleşmelerde Birleşik Krallık RGŞ'ye atıf yapılmaktadır. Türk Hukuku bakımından, Birleşik Krallık RGŞ'ye yapılan atıfların bağlayıcı olduğu sonucuna varılmaktadır. Birleşik Krallık RGŞ'de yer alan hükümlerle tarife ve sözleşmedeki diğer hükümler çatıştığı takdirde ise, tarife ve sözleşme hükümlerine öncelik verilmesi gerekir. Bununla birlikte, Birleşik Krallık RGŞ'deki sorumluluk rejiminin Türk Hukuku bakımından geçerlilik ve karşılık bulamadığı, İngiliz Hukuku'ndaki terminolojinin önemli farklar yarattığı, şartların Türk Hukuku ile çelişen yönlerinin olduğu dikkate alındığında, Türk limanlarında Türk Hukuku'nun prensiplerine uygun genel şartların hazırlanmasının gerektiği sonucuna varmaktayız.

Liman römorkajında kullanılan standart şartlar, sözleşmesinin içeriğini belirleme serbestisini çektirenler aleyhine sınırlamaktadır. Neyse ki genel işlem koşulları denetimi taraflar arasında bir denge tesis etmektedir. Bu çerçevede römorkaj sözleşmeleri de TBK'nın kapsam, yorum ve içerik denetimine tâbi olacak ve sözleşme hükümleri değerlendirilirken TBK'nın 20 ilâ 25. maddeleri arasındaki düzenlemeler dikkate alınacaktır. Öte yandan, taraflar arasındaki römorkaj sözleşmesi genel şartlara bir atıf maddesiyle gönderme yapmakla yetinse ve açıkça tüm hükümler sözleşmede yer almasa dahi bu genel şartların sözleşme kapsamında olduğu ve tarafları bağladığı kabul edilmelidir. Zira söz konusu şartlar tarifeler yoluyla ilan edilmektedir. Ayrıca standart şartlar o kadar uzun zamandır limancılıkta yer almaktadır ki artık bu uygulamalar denizcilik teamülü haline gelmiştir. Çektiren tahtında (genellikle) denizcilik ile iştigal eden tacir sıfatını haiz bir şirketin bulunduğu da dikkatlerden kaçmamalıdır. Hal böyle olunca çektirenin sözleşmeye atıf yoluyla dahil edilen standart şartların içeriğinden haberdar olmadığı savunmasına şüpheyle yaklaşılmalıdır.

Römorkaj sözleşmesinin doğrudan çektiren ile çekici arasında akdedilmesi her zaman mümkün olamadığından, temsilci kullanma ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Eski dönemlerde kaptanların temsilen yaptığı sözleşmeler görülürken, günümüzde bu

uygulama büyük ölçüde terk edilmiştir. Liman römorkajında çektiren tahtındaki donatanlar çoğunlukla ilgili limandaki acentesi vasıtasıyla sözleşme akdetmektedir. Açık deniz römorkajında ise brokerlerin rolü büyüktür. İster acente ister broker isterse bir başkası olsun, sözleşmenin adına akdedilen kişiler arasında hüküm ve sonuç doğurabilmesi, temsil yetkisinin varlığına bağlıdır. Aksi takdirde yetkisiz temsile bağlı hukuki sonuçlar doğar.

Römorkaj sözleşmesi yapısı itibariyle iş görme borcu doğuran sözleşmelerdendir. Kanaatimizce standart römorkaj şartları eliyle icra edilen liman römorkajı Türk Hukuku bakımından vekâlet sözleşmesi; açık deniz römorkajı ise eser sözleşmesi niteliğindedir. Bununla birlikte, her sözleşmenin kendi şartları ışığında ayrı ayrı ve etraflıca bir değerlendirme yaptıktan sonra sözleşmenin hukuki niteliği üzerine bir sonuca varılması uygun olacaktır. Çünkü sözleşmelere konulacak muhtelif hükümlerle hukuki niteliğinde farklılıklar yaratılabilir. Nitekim römorkörün içerisinde olduğu her faaliyet mutlaka römorkaj sözleşmesi olmak zorunda da değildir. Römorkaj sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı ve rızai bir sözleşmedir. Römorkaj sözleşmesinin ani edimli mi yoksa sürekli edimli mi borç ilişkisi yarattığı sözleşmenin muhtevasına bakılarak çözümlenmelidir. Bu çerçevede kanımızca liman römorkajı sözleşmesi ani borç ilişkisi yaratır. Açık deniz römorkajı sözleşmesi ise ani ve sürekli edim karmaşığı borç içermektedir.

Çekici ile çektiren arasında akdedilen liman römorkajı sözleşmesinin vekâlet sözleşmesi niteliğinde olduğundan bahisle tarafların yükümlülüklerinde TBK'nın vekâlet sözleşmesine ilişkin düzenlediği hükümler belirleyici olacaktır. Bunun dışında, taraflar arasında akdedilen sözleşme hükümleri ve görülecek işin niteliği de yükümlülüklerin tayininde yol göstericidir.

Römorkaj faaliyetlerinin merkezinde yer alan römorkörün, çekici tarafından üstlenilen römorkajı yerine getirebilecek kabiliyette olması beklenir. Bir römorkörün römorkaja elverişliliği ise birçok faktöre bağlıdır. Nitekim uygulamada kullanılan römorkaj sözleşmelerinde elverişliliğe ilişkin hükümlere yer verilmektedir. Ancak sözleşmeye bu yönde hiçbir hüküm konulmasa dâhi çekicinin özen yükümlülüğü gereği römorkörü elverişli hâlde bulundurmakla yükümlü olduğu kabul edilmelidir (TBK m. 505). Römorkörün gemi niteliği göz önünde bulundurulduğunda, öncelikle denize ve yola

elverişli olması gerekir (TTK m. 932). Bunların yanı sıra römorkaj sırasında yedeğin zarar görmesini önleyecek tedbirleri alarak römorkörü yedeğe elverişli hale getirmekle de yükümlüdür. Çektiren römorkaja elverişli olmayan bir römorkörün sunduğu edimi kabul etmek zorunda tutulamaz.

Römorkajın ifasında gecikmeler hem römorkaj şirketi hem de ilgili liman bakımından önemli prestij ve müşteri kaybına yol açar. Bu nedenle römorkaj belirlenen yer ve zamanda başlamalı, seferin gerektirdiği mutad hızda devam etmelidir. Römorkaj geç başlamış veya zamanında başlamasına rağmen römorkajın sürdürülmesinde gecikme yaşanmışsa ve çektiren bu sebepten zarara uğramışsa, çekici bu zararları tazmin etmek zorunda kalır (TBK m. 117 vd.). Şayet hizmetlerin sunumundaki gecikme olağan bir hal almışsa ve sürekli bir aksama yaşanıyorsa, çekici, lisans iptaline kadar gidebilecek muhtelif yaptırımlara da maruz kalabilir (2025 KHRY m. 26, m. 27).

Çekici, liman römorkajı sözleşmesinde kararlaştırılan römorkajı, çektirenin haklı menfaatine ve sözleşmeye uygun olarak yürütmek zorundadır; bunu yerine getirirken de çektirenin talimatıyla bağlıdır (TBK m. 505). Uygulamada kullanılan formlarda römorkajın türüne ilişkin (refakat, çeki, manevra, yanaştırma vb.) bilgiler yer almasına karşın, römorkajın kapsamı ve içeriği hakkında sözleşmelerde açıklamalar bulunmamaktadır. Hâl böyle olunca römorkajın kapsamı belirlenirken römorkaj ile varılmak istenen amaç, römorkajın özellikleri ve bu alandaki teamüller göz önünde tutulmalıdır. Römorkajın ifasında halatların usulüne uygun kullanımı, seferin gerektirdiği manevraların yapılması, seyir kurallarına uyulması, gözetlemenin sürdürülmesi, tehlikeli durumlarda gerekli önlemlerin alınması icap eder. Öte yandan, gemi kaptanı, kılavuz kaptan ve römorkaj kaptanı arasındaki iletişimin sürekliliği ve görev dağılımına uyulması römorkajın güvenliği bakımından önem taşır.

Sözleşme koşulları ve niteliği göz önünde bulundurulduğunda, liman römorkajında çekicinin, çektirenin açık talimatına uymakla yükümlü olduğu söylenebilir (TBK m. 505/1, c.1). Çektiren talimat verme yetkisini kılavuz kaptan veya geminin kendi kaptanı vasıtasıyla kullanır. Römorkör kaptanının römorkör üzerinde idari sorumluluğu devam etmektedir ancak bunu gemi kaptanı veya kılavuz kaptanın talimatlarına uygun şekilde kullanmak durumundadır. Talimat verme hakkı, sözleşme hükümleri içinde kalmak kaydıyla ve işin niteliklerine uygun şekilde kullanılmalıdır. Diğer taraftan

çekicinin uzmanlık sahasına giren işler bakımından talimat verme hakkının sınırlı bir şekilde kullanılabileceğini kabul etmek gerekir. Ayrıca çektiren tarafından gönderilen talimatlar hukuka, ahlâka ve dürüstlük kurallarına aykırı ise çekici bu talimatlara uymak zorunda bırakılamaz. Talimat alma imkanının bulunmadığı durumlarda çektirenin farazi iradesine göre hareket edilerek çekicinin talimattan ayrılması mümkündür (TBK. m. 505/1, c.2). Çekici, kendisine usulüne uygun şekilde verilen talimattan ayrılırsa, bundan doğan zararı karşılamadıkça işi görmüş olsa bile, borcunu ifa etmiş sayılmaz (TBK. m. 505/2).

Çekicinin yükümlülüklerinden bir diğerini sadakat yükümlülüğü oluşturmaktadır. Sadakat yükümlülüğü, çekicinin her durumda çektirenin menfaatlerine uygun hareket etmesini gerektirmektedir. Buna göre, çekici çektirene zarar verecek davranışlardan kaçınmakla yükümlüdür. Sadakat yükümünün kapsamına her şeyden önce bilgi verme, aydınlatma ve sır saklama yükümlülükleri girer.

Çekicinin özen yükümü, römorkaj sözleşmesi nedeniyle yüklendiği işi, çektirenin yararına sonuç doğuracak şekilde görmesi ve zarar verebilecek her çeşit davranıştan kaçınmasını gerekli kılar. Liman römorkajı bakımından çekicinin özen yükümlülüğünün ölçüsünde TBK m. 506/3 hükmünün dikkate alınması uygun düşecektir. Bu bağlamda çekicinin özen yükümlülüğünden doğan sorumluluğunun belirlenmesinde, liman römorkajını üstlenen basiretli bir çekicinin göstermesi gereken davranış biçimi göz önünde bulundurulmalıdır.

Römorkajın ifasında çektirene de önemli görevler düşmektedir. Çektiren, römorkaja başlamadan önce, yedeğin römorkaja elverişliliğini sağlamalıdır. Şayet yedek gemi niteliğindeyse, TTK m. 932 anlamında denize ve yola elverişli olması beklenir. Yedeğin elverişsiz bir durumda olması halinde ise mevcut durum çekiciye bildirilmeli ve römorkajın planlaması ona göre yapılmalıdır. Römorkör kaptanı ve mürettebatının yedeğin elverişliliğini kapsamlı şekilde inceleme ve denetleme gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. Zaten limana yanaşma ve limandan ayrılma izinleri, liman idaresine çektiren tarafından elverişlilik belgeleri sunulması kaydıyla verilmektedir. Buna rağmen elverişsiz şekilde römorkajın icrasına başlamasına müsaade eden çektiren, bunun yol açacağı olumsuz sonuçlara katlanır. Şayet söz konusu eksiklik römorkajı tehlikeye uğratacak nitelikteyse, çekici römorkajı ifadan kaçınmalıdır. Böyle bir durumda ifadan

kaçınma, borçlu temerrüdüne yol açmaz. Yedekte elverişsizliğe yol açan açık bir kusur bulunmasına rağmen çekici römorkajın başlamasına müsaade etmişse, römorkajın ifası esnasında bu sebeple ortaya çıkacak zararlardan dolayı müterafik kusuru gündeme gelir (TBK m. 52).

Römorkaj sözleşmesinin amacına ulaşabilmesi çektirenin (ve adamlarının), çekici (ve adamları) ile işbirliği yapmasına bağlıdır. Bu itibarla çektiren her aşamada römorkajın ifası bakımından kendi üzerine düşeni yapmalı, karşı tarafı tehlikeye maruz bırakabilecek eylemlerden kaçınmalı, gerekli önlemleri almalıdır. İşbirliği kapsamında özellikle gerekli bilgi ve bilgilerin verilmesi, iletişimin römorkaj boyunca sürdürülmesi ön plana çıkar.

Çektirenin asli yükümlülüğü römorkaj ücretini ödemektir. Çektiren liman römorkajında genellikle ilgili limanda önceden ilan edilen tarifeye göre ücret öder. Tarifede bulunmayan hizmetler ise piyasa şartları göz önünde bulundurularak rayiç bedel üzerinden fiyatlandırılmaktadır. Römorkaj ücretinin zamanında ödenmemesi durumunda, sözleşmede belirtilen gecikme cezaları ve borçlu temerrüdü hükümleri (TBK m. 117 vd.) göz önünde tutulacaktır. Eğer çektiren römorkaj hizmetinden vazgeçerse, iptal ücreti adı altında römorkaj ücretine nazaran daha düşük bir ücret öder. Çektirenden kaynaklı bir sebeple römorkör beklemek durumunda kalmışsa, römorkaj ücretinin yanı sıra tarifede belirlenen bekleme ücreti tahsil edilir.

Römorkaj, 1993 İhtiyati Haciz MS ve buna paralel olarak TTK m. 1352'de deniz alacakları arasında sayılmıştır. Doktrinde, römorkaj hizmetlerinden doğan talepler, hizmetin türüne, zararın oluşum şekline veya sözleşme biçimine ilişkin bir sınırlama getirilmeksizin deniz alacağı olarak kabul edilmektedir. Bu çerçevede taraflardan birisi, römorkaj sözleşmesini ihlal edilerek diğerine zararlar vermişse yahut alacak konusunu römorkaj, bekleme veya iptal ücreti oluşturuyorsa, deniz alacağı kavramına dahil edilmektedir. Söz konusu alacakların tahsil edilememesi durumunda geminin veya römorkörün ihtiyati haczinin talep edilebilmesi mümkündür (TTK m. 1353).

Mutad liman römorkajında, çekici yedeğin zilyedi olmadığından, sözleşmeden doğan ücretlerden kaynaklı olarak yedek üzerinde hapis hakkı bulunmamaktadır. Bununla birlikte, römorkaj sözleşmelerinde çekicinin hapis hakkı ihtimali tamamen dışlanamaz. Mürettebatsız bir gemi veya sair deniz aracının bir noktadan diğer noktaya çekilmesi işlemlerinde, çekicinin yedek üzerindeki hakimiyeti ve yetkileri, mutad liman

römorkajındaki ile bir değildir. Dolayısıyla bu tür durumlarda diğer şartların da gerçekleşmesine bağlı olarak çekicinin yedek üzerinde hapis hakkı doğabilir.

Çekici kendi fiillerinden kaynaklı olarak römorkaj sözleşmesinden doğan yükümlülüklerine aykırı davranmışsa, TBK'nın sözleşmenin ihlâlinden (m. 112) doğan sorumluluk hakkındaki hükümlerine tabidir. Yardımcı şahısların eylemleri sonucu çektiren bir zarara uğrarsa, çekici, şartları dairesinde ifa yardımcılarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 116 veya donatanın gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1062 çerçevesinde sorumlu olur. Çekici kendi fiillerinden dolayı üçüncü kişilere zarar vermişse, yerine göre haksız fiil (TKB m. 49) veya çatma (TTK m. 1286 vd.) hükümlerine göre sorumlu tutulabilir. Çekici, üçüncü kişilerin zararını şartları dairesinde, adam çalıştıranın eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 66 veya donatanın gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1062 yahut çatmadan doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1286 vd. çerçevesinde de tazmin etmek zorunda kalabilir. Yine Çevre Kanunu ve sair özel kanunlardan doğan sorumluluk da gündeme gelebilir.

Türk Hukuku'nda liman römorkajı ancak kamu makamları tarafından verilen imtiyaz usulü ile yürütülebildiğinden çekici hafif ihmal hâli için bile sorumsuzluk anlaşması yapamaz. Bu itibarla römorkaj sözleşmelerinde yer alan ve çekicinin kendisinin ve yardımcı şahısların fiillerinden sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran anlaşmalar kesin hükümsüzdür (TBK m. 115-116). Kanımızca yardımcı şahısların lehine, onların sorumluluğunu ortadan kaldıran kayıtların (*Himalaya klozu*) da geçerliliği bulunmamaktadır. Bu durumda TBK m. 27/2 uyarınca kısmi butlan yaptırımı uygulanacak ve sorumsuzluğu sınırlandıran kayıtlar geçersiz sayılacak ancak sözleşme geçerliliğini sürdürecektir.

Liman römorkajı sözleşmesinde çekicinin karşısında çoğunlukla donatan veya işleten bulunur. Fakat bazen tahsis olunanın (çarterer), çekici ile akdi ilişkiye girdiği gözlemlenmektedir. Ayrıca römorkaj sözleşmesine konu olan yedek gemi niteliğinde olmak zorunda değildir. Haliyle bu türden işlerde çektirenin donatan sıfatı bulunmaz. Çektirenin donatan olmadığı sözleşmesel sorumluluk ilişkilerinde borçlar hukukunun genel hükümleri (TBK m. 112, m. 116, m. 510/2) dikkate alınır.

Çektiren kendi eylemleri sebebiyle römorkaj sözleşmesinden doğan yükümlülüklerine aykırı davranmışsa, sorumluluk TBK'nın sözleşmenin ihlâlinden (m. 112; m. 510/2) hakkındaki hükümlere göre belirlenir. Yardımcı şahısların davranışı sonucu çekici bir zarara uğrarsa, çektiren, meydana gelen zararları şartları dairesinde, ifa yardımcılarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 116 veya donatanın gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1062 çerçevesinde tazmin etmek zorunda kalır. Çektiren kendi fiillerinden dolayı üçüncü kişilere zarar vermişse, yerine göre haksız fiil (TKB m. 49) ve çatma (TTK m. 1286 vd.) hükümlerine göre sorumlu tutulabilir. Ortaya çıkan zarar, çektirenin gemi adamları ve yanında çalışan diğer kişilerin fiillerinden de kaynaklanabilir. Bu durumda çektiren, üçüncü kişilerin zararını şartları dairesinde, adam çalıştıranın eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TBK m. 66 veya donatanın gemi adamlarının eylemlerinden doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1062 yahut çatmadan doğan sorumluluğu düzenleyen TTK m. 1286 vd. çerçevesinde tazmin etmek zorunda kalır. Ayrıca Çevre Kanunu ve sair özel kanunlardan doğan sorumluluk da gündeme gelebilir.

Sevk ve idare yetkisi çektirenin kaptanında bulunsa dahi römorkörün gemi adamları, TTK m. 1062 anlamında yedekteki gemi donatanının adamı olarak değerlendirilemez. Kanımızca römorkör mürettebatı bakımından TTK m. 1062 kıyasen uygulanarak hükmün kapsamı genişletilmemelidir. Römorkör mürettebatının sorumluluğu kendi donatanıyla sınırlı olarak değerlendirilmeli ve o çerçevede tazminat talepleri karşılanmalıdır. Diğer taraftan, liman römorkajının yedekteki gemi tarafından sevk ve idare edilmesi, çektireni adam çalıştıran pozisyonuna sokmaz. Bu itibarla çektiren, çekicinin üçüncü kişilere verdiği zarardan dolayı TBK m. 66 kapsamında da sorumlu tutulamaz.

Öte yandan, römorkördeki gemi adamları, donatanın gemisinde ve işletmesinde çalışmasalar dahi donatanın üstlendiği sözleşmelerin ifasında kullandığı bağımsız kişiler olup TBK m. 116 (BK m. 100) anlamında yardımcı şahıs sayılmalıdırlar. Fakat yedekteki gemide yük taşınan durumlarda, çekicinin fiili taşıyanın ya da donatan sıfatına sahip akdi taşıyanın yardımcı kişisi olduğunu söylemek mümkündür. Dolayısıyla sorumluluk da taşıyanın sorumluluğu hükümleri çerçevesinde tayin olur. Römorkör nezdinde gerçekleşen seyir hatalarının teknik kusur kapsamında değerlendirildiği göz önünde bulundurulduğunda, taşıyanın TTK m. 1180 hükmüne dayanarak sorumluluktan

kurtulması olanaklı gözükmektedir. Ancak zarar seyir hatasından kaynaklanmıyorsa, taşıyanın sorumluluğu gündeme gelir. Diğer taraftan, gemide yolcu taşınılan durumlarda, çekici, fiili taşıyanın (TTK m. 1257) veya donatan sıfatına sahip akdi taşıyanın adamı sayılır ve taşıyan onların eylemlerinden de sorumludur.

Gerek çekicinin gerekse çektirenin ilgili uluslararası düzenlemelerin şartları dairesinde sorumluluklarını sınırlandırabilmeleri mümkündür. Römorkörlerin 1976 Londra MS'nin uygulama alanı kapsamında kaldığı ve donatanın da sözleşmede sınırlı sorumluluk imkanından yararlanabilecek kişiler arasında sayıldığı dikkate alındığında, liman römorkajında çekici konumunda bulunan römorkör donatanının sözleşmede öngörülen alacaklar bakımından sorumluluğu sınırlandırmasında bir engel bulunmamaktadır. 1976 Londra MS m. 2'de bahsi geçen "*geminin işletilmesi*" ("*operation of the ship*") ibaresi römorkaj faaliyetlerini de kapsamına alacak şekilde bir yorumu gerektirmektedir. Üçüncü kişilere karşı sorumlulukta, yedekteki geminin tonajının da römorkörün tonajına eklenmek suretiyle hesaplanabilmesi olanaklı değildir. Römorkaj konvoyundaki kusuru bulunan her bir geminin donatanı (yani römorkör ve yedek/yedekler), kendi gemisinin tonajına göre sorumluluğunu sınırlama hakkına sahiptir. Öte yandan, römorkör donatanı olan çekici, römorkaj sözleşmesinin ifası esnasında meydana gelen zararlardan dolayı çektirenin tazminat taleplerine karşı sorumluluğunu sınırlandırabilir. Aynı şekilde çektiren de ister yedekteki geminin donatanı isterse tahsis olunanı (çarterer) olsun, çekiciye karşı sınırlı sorumluluğu ileri sürebilir.

Liman römorkajı sözleşmesi, ifa, ikâle sözleşmesi, sürenin sona ermesi gibi genel sebeplerle sona erebilir. Bunun dışında TBK m. 512 uyarınca çektiren sözleşmeyi tek taraflı sona erdirebilir. Ülkemiz limanlarındaki römorkaj faaliyetlerinin kamu hizmeti yönünün bulunduğu ve tekel niteliği bulunan şirketler tarafından imtiyaz usulüne göre icra edildiği göz önüne alındığında, çekicinin haklı bir sebep olmaksızın sözleşmeyi tek taraflı olarak sona erdirmesinin mümkün olmadığı kanaatine varmaktayız. Diğer taraftan, liman römorkajı sözleşmesinden doğan alacaklar beş yılda zamanaşımına uğrar (TBK m. 147/5).

Römorkaj sözleşmesi bünyesinde yabancılık unsuru içerdiğinden, uyuşmazlıkların çözümünde bu özelliği her daim göz önünde bulundurulmalı ve

uygulanacak hükümlerin tespitinde başta MÖHUK olmak üzere ilgili düzenlemeler dikkate alınmalıdır. Liman römorkajında çekiciler faaliyette bulundukları limanın bulunduğu hukukun uygulanacağı matbu sözleşmeler kullanırlar. Türk limanlarında faaliyette bulunan çekiciler de doğal olarak "*Türk Hukuku*"nu yetkili kılan sözleşme formlarını çektirenlere sunmaktadır. MÖHUK m. 24/1 uyarınca böyle bir seçime olanak tanıdığından, Türk limanlarında römorkaj sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar Türk Hukuku'na göre çözüm bulmaktadır. Liman römorkajında yetkili hukuk seçimi genellikle yetki şartı ile birlikte yapılmaktadır ve limanın bulunduğu yer mahkemeleri de yetkili mahkeme olarak tayin olunmaktadır. Böylelikle yetkili mahkemenin en iyi bildiği kendi hukuk sistemine göre uyuşmazlık çözülmektedir. HMK m. 17 vd. hükümleri çerçevesinde bu anlaşmalar hüküm ve sonuç doğurmaktadır. Römorkaj, TTK'nın 1352. maddesinde kaleme alındığından, römorkaj sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar bakımından deniz ticareti ve deniz sigortalarından kaynaklanan uyuşmazlıklara bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesinin görevli olduğu sonucuna ulaşılmaktadır.

Römorkaj faaliyetleri eskiden beridir müşterek avaryanın hep içerisinde olan ve sürekli gündeme gelen bir konu olmuştur. Öyle ki müşterek avarya yalnızca denizyolu ile yapılan eşya taşımalarına uygulanmasına karşın bu kuralın istisnası olarak römorkaj ilişkisinde de belirli şartlarda müşterek avarya ilan etmek mümkün kılınmıştır. YAK 2016 Kural B, esas itibariyle römorkaj konvoyundaki gemiler arasında bir müşterek deniz sergüzeştinin bulunduğunu kabul etmiş ve müşterek tehlikeden gemileri ve varsa yükleri korumak için önlem alınması halinde YAK 2016 Kuralları'nın uygulanacağını hükme bağlamıştır. YAK 2016 Kural B'nin ilk fıkrasının birinci cümlesi uyarınca, ticari bir faaliyet kapsamında olmak kaydıyla, bir veya daha çok gemi, bir veya birden fazla gemi tarafından, kurtarma olmaksızın çekiliyor veya itiliyorsa, bu durumda müşterek bir deniz sergüzeşti vardır. Böylelikle römorkaj operasyonuna dâhil olan ve konvoy hâlinde sevk edilen gemiler arasında bir kader (çıkar) birliği söz konusu olur. YAK 2016 Kural B'nin uygulanabilmesi için, römorkaj hizmetinin kurtarma faaliyeti kapsamında verilmemiş olması gerekir. Ayrıca, römorkör ile yedekteki gemilerin müşterek tehlike ile karşı karşıya gelmiş olmaları gerekir. Yalnızca römorkörü veya yalnızca gemiyi tehdit eden bir tehlikenin bulunması hâlinde şartlar oluşmaz. Römorkaj bağlantısı, müşterek bir tehlike altındaki römorkör ve yedeğin müşterek selametini sağlamak için kesilmişse, bu işlem kendi başına bir müşterek avarya hareketi niteliğindedir. Bağlantının koparılması

yalnızca ayrılan römorkörün veya yalnızca yedekteki geminin emniyetini arttırmış olsa dahi hareket müşterek avarya kapsamında değerlendirilir (YAK Kural B/2). Müşterek avarya kapsamında bir hareketten bahsedebilmek için, maruz kalınan tehlikelerden gemileri ve varsa yüklerini korumak amacıyla birtakım önlemler alınması gerekir (YAK 2016 Kural B). Bunun dışında fedakârlık hareketinin iradi ve makul olması, nihai olarak da faydalı bir sonucun ortaya çıkması gerekir.

Gerekli şartların varlığı halinde, navlun sözleşmesinin ifası esnasında karşılaşılan tehlikeyi bertaraf etmek üzere alınan römorkaj hizmetleri de garameye iştirak eder. Nitekim römorkaj müşterek avarya faaliyetlerinde yaygın olarak talep edilen bir hizmettir. Römorkaj masrafları özellikle yüzdürme ve barınma faaliyetleri bünyesinde ve ayrıca ikame masrafı olarak karşımıza çıkar.

Römorkajın ifası esnasında en sık tanık olunan deniz kazası çatmadır. TTK m. 1296 ve mehazı niteliğinde 1910 Çatma MS hükümleri dikkate alındığında, römorkaj sırasında konvoydaki römorkör ile yedekteki gemi arasında meydana gelen çatma sebebiyle ortaya çıkan uyuşmazlık, römorkaj sözleşmesi hükümleri çerçevesinde halledilir. Konvoyun üçüncü kişilerle muhatap olduğu çatma ilişkilerinde ise çatmaya yol açan olayda veya olaylar zincirinde, hangi tarafın kusurlu olduğuna bakılır. Bu kapsamda yapılması gereken, tarafların arasındaki sözleşme koşulları da dikkate alınarak denizcilik kurallarına uyulup uyulmadığını incelemek ve her bir taraf bakımından kusuru ayrı ayrı tayin etmektir. Yoksa sırf konvoyun manevralarının birbirine bağlı olması sebebiyle, yalnızca konvoya kimin hâkim olduğundan hareketle bir sonuca varılamaz. Şüphesiz ki kusur değerlendirmesinde konvoyun yönetimi ve bu yönetimin meydana gelen olaya etkisi de değerlendirilmelidir. Fakat römorkajın icrası bakımından her bir tarafın üzerine düşen görevler bulunduğu gerçeği göz ardı edilmemeli ve bütüncül olarak mesele analiz edilmelidir.

Römorkaj ve kurtarma hizmetleri, kullanılan araç, mürettebat ve uygulanan yöntemler yönünden birbirine benzemektedir. Bununla birlikte teknik ve hukuki bakımdan önemli farklılıkları vardır. Kurtarma faaliyetleri hem operasyonel hem de ticari anlamda daha risklidir. Zaten kurtarma faaliyetinin başlangıç noktasının (ciddi ve makul nitelikte bir) tehlike olduğu kabul edilir. Römorkaj sözleşmesi ise kurtarmanın aksine herhangi bir tehlike belirmeden akdedilmiş olabilir. Kurtarma ücreti başarılı sonucun

ortaya çıkmasına bağlı iken römorkajda faydalı sonuç ücretin ödenmesi için aranan bir şart değildir. Yüksek risk ve zahmetin karşılığı olarak kurtarma ücretinin römorkaj ücretinden katbekat fazla olduğu uygulamada görülmektedir. Kurtarma ücreti kanundan doğan bir borç olup sözleşme bulunmasa dahi talep edilebilir. Römorkaj ücreti ise römorkaj sözleşmenin varlığına muhtaçtır ve sözleşmeden doğmaktadır. Ücretin alacaklısı ve borçlusu römorkaj sözleşmesinde sözleşmenin tarafları (çekici ve çektiren) olduğu halde; kurtarma ücretinin borçluları, kurtarılan aracın ve diğer eşyanın kurtarma faaliyetinin tamamlandığı andaki malikleridir (1989 Kurtarma MS m. 13/2; TTK m. 1306/1). Kurtarma ücreti gemi alacaklısı hakkı (TTK m. 1320) bahşetmesine karşılık römorkaj ücreti için böyle bir hak özel olarak düzenlenmiş değildir.

Sunulan hizmet, römorkör donatanı ile gemi maliki arasında önceden mevcut bir römorkaj sözleşmenin ifası gereği veriliyorsa gönüllülük unsuru eksik kalacağından kurtarma faaliyetinden bahsedilemez. Bununla birlikte, her durumda çekiciyi römorkaj ücretine mahkûm etmek hakkaniyete uygun olmaz. Römorkajın ifasına başladıktan sonra öngörülemeyen bir tehlike nedeniyle sunulan hizmetlerin kapsamı römorkajın muhtevasını aşmış, sözleşme kapsamında çekiciden beklenemeyecek derecede bir çaba, fedakârlık ve güçlük yaratmışsa ve faaliyetler neticesinde faydalı bir sonuç ortaya çıkmışsa, çekici kurtarma ücretine hak kazanır.

KAYNAKÇA

Acantara, J. M./Escudero, M. Romero. *Transport Law in Spain*, Netherlands: Kluwer Law International, 2012.

Acar, Serdar. *Kulüp Sigortası (Protection & Indemnity)*, İstanbul: Vedat kitapçılık, 2008.

Ağsakal, İbrahim. "Donatanın Deniz Kirliliğine Yol Açan Fiillerden Dolayı Hukuki Sorumluluğunun Sınırı", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, *Kocaeli SBE*, Kocaeli 2004.

Ağsakal, İbrahim. *Yük Alacaklısı Hakkı*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011.

Akan, Pınar. "Sapma Hâlinde Taşıyanın Sorumluluğu", *Prof. Dr. Nuri Çelik'e Armağan*, C. I, İstanbul: Beta Yayınevi, 2001: 696-704.

Akan, Pınar. "Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü", *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, İstanbul 2000: 1-10.

Akan, Pınar. *Arabuluculuk ve Deniz Hukuku'na İlişkin İhtilaflarda Uygulanması*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2013.

Akan, Pınar. *Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukukî Niteliği ve Sonuçları*, İstanbul: Kazancı Yayınevi, 2005.

Akan, Pınar. *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2007.

Akçaal, Mehmet. "Borçlar Kanununun Genel İşlem Koşullarına Dair Hükümleri Hakkında Bir İnceleme", *Gazi Üniversitesi HFD*, 18/1 (2014): 49-69.

Akdeniz, Ayşe Ledün. "Vekâlet Sözleşmesine Genel Bir Bakış ve İş Sözleşmesi ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme", *Sicil İş Hukuku Dergisi*, 41 (2019): 152-165.

Akıncı, Sami. *Deniz Hukuku* (*Navlun Mukaveleleri)*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1968.

Akıncı, Şahin. *Vekâlet Sözleşmesinin Sona Ermesi*, Konya: Mimoza Yayıncılık, 2004.

Akıncı, Ziya. *Milletlerarası Tahkim*, 5. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2020.

Akıpek Öcal, Şebnem. *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, editör M. Turgut Öz, 697-722. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2023.

Akimenko, Yuliya/Rabomizo, Denys/Shestakov, Denys/Bokareva, Olena. *Transport Law in Ukrain*e, Netherlands: Kluwer Law International, 2012.

Akman, Galip Sermet. *Sorumsuzluk Anlaşması*, İstanbul: Sulhi Garan Matbaası, 1976.

Akpan, Aniekan. *Maritime Cabotage Law*, New York: Routledge, 2018.

Aksoy, Sami. *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2015.

Aksoy, Sami. "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi", *BATİDER*, 31/2 (2015): 305-336.

Aksoy, Muhammed Ramazan. *Vekalet Sözleşmesinde Vekilin Sır Saklama Yükümlülüğü*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2022.

Akyol, Cafer Sadık. *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022.

Algantürk Light, Didem. "6102 Sayılı TTK Uyarınca Gemi Acentelerinin Tâbi Olduğu Hükümlerin Değerlendirilmesi", *İTÜSBD*, 24 (2013): 1-11.

Algantürk Light, Didem. "6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatmada Kılavuz, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemi ve Römorkaj Kusurunun Değerlendirilmesi", *İTÜSBD,* 10/20 (2011): 1-12.

Algantürk Light, Didem. *Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası*, 2. Bası, İstanbul: Arıkan Yayıncılık, 2006.

Algantürk Light, Didem. *Denizde Çatma Hukuku*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011.

Algantürk Light, Didem. *York Anvers Kuralları 2004 (Müşterek Avarya)*, 2. Bası, İstanbul: Arıkan Yayıncılık, 2006.

Alhan, Yunus. "Gemi Kaptanının Türk Ticaret Kanunundan Kaynaklanan Yetki ve Görevleri ile Hukuki Sorumluluğu", *AkdHFD*, 13/1 (2023): 559-612.

Allan, Robert G./Papuc, Andra. "Predicting Tug Behaviour by Analysis of the Rated Performance of Coastal Tugs", *ITS Tugnology Convention 2010 Conference Papers*, Day 1, Paper No. 3, Vancouver 2010, 1-20.

Alnıpak, Serdar. *Liman Yönetimi*, İstanbul: Nobel Bilimsel Eserler, 2022.

Altınok Ormancı, Pınar. *Sürekli Borç İlişkilerinin Haklı Sebeple Feshi*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011.

Altınok Ormancı, Pınar. *Zararı Azaltma Külfeti*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2016.

Altop, Atilla. "Türk Borçlar Kanunu Tasarısındaki Genel İşlem Koşulları", *Prof. Dr. Ergon A. ÇETİNGİL ve Prof. Dr. Rayegân KENDER'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı,* İstanbul 2007*,* 254-260.

Alvey, George R. Jr. "The Implied Warranty of Workmanlike Performance in Towage: A Viable Theory", *Maritime Lawyer*, 7/1, (1982), 1-32.

Ambrose, Clare/Maxwell, Karen/Collett, Michael. *London Maritime Arbitration,* 4. Edition, New York: Routledge, 2017.

Andrewartha, Jane. "English Maritime Law Update: 2007" *Journal of Maritime Law and Commerce,* 40/3 (2009): 395-428.

Antalya, O. Gökhan. *Eşya Hukuku (Zilyetlik)*, C. II, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2018.

Antalya, O. Gökhan. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. I, 2. Bası, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2019.

Antalya, O. Gökhan. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. III, İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017.

Aral, Fahrettin/Ayrancı, Hasan. *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 13. Bası, Ankara: Yetkin Yayınları, 2020.

Arseven, Haydar. *Müşterek Avaryalar (Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri)*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1961.

Arseven, Haydar. *Deniz Ticareti Hukuk Dersleri (Gemi ve Yük Alacaklısı Hakkı – Deniz Ödüncü – Çatma – Kurtarma ve Yardım – Zamanaşımı)*, İstanbul: Menteş Kitabevi, 1961.

Arslan, Melih. *Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Yardımcı Kişilerin Fiillerinden Sorumluluğun Sınırlandırılması ve Kaldırılması*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020.

Aslan, Yavuz Can. "Römorkaj Ücreti İçin Gemi Üzerinde Hapis Hakkının Doğumu Üzerine Bir İnceleme", editör Başak Baysal, Ahmet Abut, Doğukan Bingöl, Alican

Çalışkan, Nilay Arat, 87-91. *KHAS Hukuk Bülteni*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2022.

Aşık, İbrahim. "Hukuk Muhakemeleri Kanunu'na Göre Yetki Sözleşmeleri", *TBBD*, 97 (2011): 11-48.

Ataergin, V. Selim. "Genel Avarya ve York Antwerp Kuralları, 1994 Değişiklikleri*", MÜFHAD*, IX/1-3 (1995): 377-393.

Atamer, Kerim. "1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma", *Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan*, C. I, İstanbul 2007: 807-890. (Kurtarma).

Atamer, Kerim. "1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma", *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 24/1-2 (2004): 175-210 (Çatma).

Atamer, Kerim. "Vessel Owners and Operators", *Transport Law in Turkey*, Netherlands: Kluwer Law International, 2013.

Atamer, Kerim. *Deniz Ticareti Hukuku,* C.I, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2017. (Deniz Ticareti Hukuku-I).

Atamer, Kerim. "1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı"na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi", *Bilgi Toplumunda Hukuk, Ünal Tekinalp'e Armağan,* C. I, İstanbul 2003. (Sınırlı Sorumluluk).

Atamer, Kerim. "Donatanın TTK m. 947-948'de Düzenlenen Sınırlı Sorumluluğu ile BK m. 55'te Düzenlenen Adam Çalıştıranın Sorumluluğunun Karşılaştırılması", *Murat Sarıca Armağanı*, İstanbul 1988: 197-208.

Atamer, Kerim. "Gemi Adamları"na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu-2. Bölüm", *Yaşar Üniversitesi E-Dergisi*, 8 (2013): 405-485.

Atamer, Kerim. *Deniz Ticareti Hukuku (Deniz İcra Hukuku)*, C. IV, 2. Bası, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019 (Deniz İcra Hukuku).

Atamer, Yeşim M. *Tacirlerin Genel İşlem Şartlarına Karşı Korunması Yolları*, İstanbul: İTO Yayını, 2001 (Tacir).

Atamer, Yeşim M. "Türk Borçlar Kanunu Tasarısında Genel İşlem Şartlarının Denetlenmesi", *HPD,* 4 (2005): 109-116.

Atamer, Yeşim. "Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümleri Uyarınca Genel İşlem Koşullarının Denetlenmesi-TKHK m. 6 ve TTK m. 55, F. 1, (f) ile Karşılaştırmalı Olarak", *Türk Hukukunda Genel İşlem Şartları Şartları ve Sempozyumu Bildiriler–Tartışmalar*, Ankara: BTHAE, 2012: 7-78.

Ayan, Mehmet. *Eşya Hukuku-III (Sınırlı Ayni Haklar)*, 6. Bası, Konya: Mimoza Yayıncılık, 2014.

Aydoğdu, Murat. "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Kişi Bakımından Uygulama Alanı", *Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi, Yaşar Üniversitesi E-Dergisi,* 8 (2013): 571-621. (Kişi Bakımından Uygulama Alanı).

Aydoğdu, Murat. "6098 sayılı Türk Borçlar Kanununda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Konu Bakımından Uygulama Alanı", *DEÜHFD*, 13/2 (2011): 1-50 (Konu Bakımından Uygulama Alanı).

Ayrancı, Hasan. "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", *AÜHFD*, 52/3 (2003): 229-252.

Aytekin, Metin Uğur. *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2019.

Aytekin, Metin Uğur. "Donatanın Sınırlı Sorumluluk Rejiminin Bugünü ve Geleceği", *2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar,* İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2021: 617-642.

Aytekin, Metin Uğur. "Navlun Sözleşmelerinin Kurulmasında Aracılık Yapan Brokerlerin Hukuki Nitelikleri ve Tabi Oldukları Hukuki Düzenlemeler", *GSÜHFD*, 2 (2021): 1949-1985. (Broker)

Baatz, Yvonne. *Maritime Law*, 3. Edition, Newyork: Routledge, 2014.

Bacmeister, Georg. *See- und Binnenschiffahrtsrecht*, Hamburg: Handfeste, 1927.

Bakan, Kazım. *Yedekleme Operasyonlarına Yardımcı El Kitabı*, İstanbul: Ceres, 2012.

Bakan, Kazım/Kum, Serdar. "Türkiye'de Römorkörcülük Hizmetlerine Genel Bakış", *Kılavuzluk/Römorkörcülük Hizmetleri ve Teknolojileri Kongresi I (Bildiriler Kitabı)*, İzmir: Gulermat Matbaacılık, 2015: 51-60.

Balakrishnan, Pramod K./Sasi, Pramod K. "Technological and Economic Advancement of Tug Boats", *IOSR Journal of Mechanical and Civil Engineering*, 1 (2016): 87-96.

Baptist, Colin N.T. *Salvage Operations*, London: Stanford Maritime Company, 1979.

Basijocas, Sarunas. "*Is the Doctrine of Deviation Only a Historical Record Today*?", *UCL Journal of Law and Jurisprudence*, 1/2 (2012): 114-141.

Baş, Ece. "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda Genel İşlem Koşulu Kavramı ve İçerik Denetimi", *Prof. Dr. Mustafa Dural'a Armağan*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013.

Başalp, Nilgün. *Sorumsuzluk Anlaşmaları*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011.

Başpınar Veysel. *Vekilin Özen Borcunun Özen Borcundan Doğan Sorumluluğu*, 2. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2004.

Batmaz, Elvin. *Türk Hukukunda Gemi Acentesi*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2022.

Baygın, Cem. "Türk Borçlar Kanunu'nun Borç İlişkisinin Hükümleri - Borçların ve Borç İlişkilerinin Sona Ermesi Konularında Getirdiği Bazı Yenilik ve Değişiklikler", *Erzincan Üniversitesi HFD*, XIV (2010): 119-144.

Bayraktar, Murat/Bilir Fidan, Cennet Özlem/Cerit, Cennet Özlem. "Yakıt Tipinin ve Hibrit Sevk Sisteminin Yakıt Tüketimine Etkisi: İzmir Alsancak Limanında Bir Hizmet Gemisi İçin Uygulama", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi,* ULK Özel Sayı, (2017: 33-52.

Baysal, Başak. *Sözleşmenin Uyarlanması (BK m. 138-Aşırı İfa Güçlüğü)*, 4. Baskı, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020.

Becker, Herman. "*Eser (İstisna) Sözleşmesi (I)",* (çev.) Suat Dura, Yargıtay Dergisi, 3 (1983): 308-328.

Bennet, Howard. *Law of Marine Insurance*, 2. Edition, Oxford: Oxford University Press, 2006.

Berkhan, İhsan. *Taşıma Sigortalarında Arabuluculuk ve Alternatif Çözüm Yolları*, İstanbul: Aristo Yayınları, 2019.

Berlingieri, Francesco. *Arrest of Ships*, 5th Edition, London: Routledge, 2011.

Bertson, David/Fridell, Steven/Sturley, Micheal. *Admiralty and Maritime Law in the United States: Cases and Materials*, Durham: Carolina Academic Press, 2008.

Billah, Muhammad Masum. *Effects of Insurance on Maritime Liability Law A Legal and Economic Analysis*, Switzerland: Springer, 2014.

Bishop, W. Archie. "Relationship between the Tug and Tow in the United Kingdom", *Tulane Law Review*, 70/2-3 (1995-1996): 507-530.

Bolayır, Nur; "Hukuk Muhakemeleri Kanunu'na Göre Yetki Sözleşmeleri", *İBD,* 85/5 (2011): 131-147.

Bolayır, Nur. *Medeni Usul Hukukunda Yetki Sözleşmeleri*, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2009.

Borttscheller, Wolf-Georg. *Entstehung und Beschränkung der Reederhaftung im Seehandelsrecht der romanischen Länder : Eine rechtsvergleichende Darstellung*, Kiel 1974.

Botke, FJ./Jansen B./Mathôt, LJ/van Koperen, RM. "E3 Tug Development: Economically Viable, Environmentally Friendly, Efficient in Operation", *ITS Tugnology Convention 2009 (Conference Papers)*, Amsterdam, 1/5 (2009): 1-6.

Bowen, Frank C. *A Hundred Years of Towage*, Gravesend 1933.

Boyens, Emil/Lewis, William. *Das Deutsche Seerecht*, 2. Band, Liepzig: Duncker & Humblot, 1901.

Boyens, Emil. "Uber den Begriff der Schiffsbesatzung und dessen Anwendung auf die Schleppschiffahrt", *Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht*, 50 (1901) 56-99.

Bozkurt, Tamer. *Türk Hukukunda ve Uygulamada Tellâllık*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2007.

Börü, Levent. "Tahkim Sözleşmesinin Varlığı Durumunda Dava Şartı Arabuluculuk Hükümlerinin Uygulanıp Uygulanamayacağı Üzerine Değerlendirmeler (HUAK m. 18/A,18)", *SelçukHFD*, 31/1 (2023): 65-89.

Bradley, Lawrence D. Jr. "*Towage Exclusion: Tower's Liability Insurance*", Tulane Law Review, 43/3 (1968-1969): 615-637.

Brady, Edward M. *Marine Salvage Operations*, Maryland: Cornell Maritime Press, 1960.

Brady, Edward M. *Tugs, Towboats and Towing*, New York: Cornell Maritime Press, 1979.

Brice, Geoffrey. *Brice on Maritime Law of Salvage*, editör John Reeder, 3. Edition, London: Sweet/Maxwell, 2003.

Brodecki, Zdzislaw. "The Shipmaster's Functions in Polish Law", editör Hugo Tiberg, *Ship Masters*, Stockholm 1991: 15-20.

Brüders, Paul. "Die Haftung des Reeders Dritten gegenüber für Verschulden der Schiffsbesatzung bei der Schleppschiffahrt nach Deutschem Recht", *Zeitschrift für die gesamte Versicherungs-Wissenschatt*, 2 (1902): 356-366.

Bucknill, Alfred Townsend. *The Law Relating to Tug and Tow*, London: Stevens and Sons, 1927.

Budak, Ali Cem. *İcra ve İflas Hukukunda Kiralayanın Hapis Hakkının Kullanılması*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2003.

Budak, Ali Cem. "Hukuk Muhakemeleri Kanunu'na Göre Yetki Sözleşmeleri", *MİHDER*, 1 (2012): 1-25.

Budak, Ali Cem. "Ticari Davalarda Arabuluculuk", *MİHDER*, 15/42 (2019): 25-40.

Buglass, Leslie J. “General Average Contributions as Provable Damages in Collision Cases”, *Tulane Law Review*, 51/4 (1976-1977): 839-865.

Buğra Şar, Ayşegül. “Zaman Çarteri Sözleşmesinin Nitelendirilmesine İlişkin Değerlendirmeler”, *GSÜHFD*, 1 (2023): 769-832.

Bull, Hans Jacob/Falkanger, Thor. *Transport Law in Norway*, 2nd Edition, Netherlans: Kluwer Law International, 2013.

Bundock, Michael. *Shipping Law Handbook*, 5th Edition, (London: Routledge, 2011).

Burchett, Ron. “A Vision of the Way Forward”, editör Job van Eijk/Cock Peterse, *TugeZine*, 4/19 (2023): 169-172.

Burns, Maria G. *Port Management and Operations*, London: Routledge, 2015.

Büyükay, Yusuf. *Eser Sözleşmesi*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2013.

Campbell, Peter B. “Contingent Movement: Seafaring, Contracts and Law”, *Roman Law and Maritime Commerce*, editör Peter Candy/Emilia Mataix Ferrándiz, Edinburgh: Edinburgh University Press, (2022): 23-40.

Can, Mertol. *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri)*, C. I, 2. Bası, Ankara: İmaj Yayıncılık, 2003.

Canbolat, Ferhat/Topuz, Seçkin. “Kefalet ile Garanti Ayırımının Önemi ve Ayırımda Uygulanacak Kıstaslar”, *TBBD*, 78 (2008), 53-76.

Canbeldek, Özlem. “Hukuk Muhakemeleri Kanunu ve Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Kanunu Işığında Yetki Sözleşmeleri”, *MİHDER*, 8/22 (2012): 199-233.

Cansel, Erol. *Türk Hususî Hukukunda Hapis Hakkı*, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1961.

Carse, Robert. *Towline: The Story of American Tugboats*, Newyork: WW Norton Company, 1969.

Cartner, John A.C./Fiske, Richard P./Leiter, Tara L.. *The International Law of the Shipmaster*, London: Routledge, 2009.

Chen, Xia. *Limitation of Liability for Maritime Claims: A Study of U.S. Law, Chinise Law and International Conventions*, Netherlands: Kluwer Law International, 2011.

Chou, Rafael/Lam, Denny. “New Rope Technologies in Marine Applications”, *International Salvage & Rescue Conference* (Conference Papers), Dalian (2008): 1-14.

Cockcroft, A. N./Lameijer, J. N. F. *Guide to the Collision Avoidance Rules - International Regulations for Preventing Collisions at Sea*, 7th Edition, Amsterdam: Butterworth-Heinemann, 2012.

Coghlin, Terence/Baker, W. Andrew/Kimbell, A. John/Kenny, Julian/Kimball, D. Johny/Belknap, H.Thomas J.R. *Time Charters (Admiralty Jurisdiction and Practice)*, 7. Edition, New York: Routledge, 2014.

Congar, Hikmet Cem. *Liman ve Yat Limanlarının Hukuki Sorumluluğu ile Sigortaları*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2023.

Connor, Roger G. “Maritime Lien Priorities: Cross-Currents of Theory”, *Michigan Law Review*, 54/6 (1955-1956): 777-820.

Cömert, G. Venüs. *Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık 2022.

Crowe, Rae M. "Kinds of Losses Subject to Limitation: The Personal Contract Doctrine", *Tulane Law Review*, 53/4 (1978-1979): 1087-1133.

Crump, Terry/Volpenhein, Kris/Sherman, Dennis/Chou, Rafael; "Abrasion & Fiber Fatigue in High-Performance Synthetic Ropes for Ship Escort & Berthing", *ITS Tugnology Conference (Conference Papers)*, 3/4, Singapore (2008): 1-6.

Cumalıoğlu, Emre. *Kırkambar Sözleşmeleri,* Ankara: Turhan Kitabevi, 2011.

Czerwenka, Beaate. "The Proposal for a Reform of German Maritime Law", *The Hamburg Lectures on Maritime Affairs (2009&2010),* Berlin (2012): 55-69.

Czerwenka, Beaate. *Das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts*, Köln: Bundesanzeiger Verlag, 2014.

Çağa, Tahir/Kender, Rayegân. *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmesi)*, 8. Bası, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2006.

Çağa, Tahir; "Donatanın Ek (Mülhak) Mesuliyeti", *BATİDER*, 15/3, (1990): 125-129.

Çakalır, Yalçın. *Römorkaj Sözleşmeleri,* Ankara: BTHAE, 1985.

Çakan Çavuş, Cansu. *Kurtarma Sözleşmeleri*, Ankara: Adalet Yayınevi, 2022.

Çalık, Ahmet. "Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar", *MÜHFHAD,* 18/2 (2012): 443-450.

Çelik Partal, Elif Çağla. *Tekne Sigortalarında Teminatın Rizikolar Bakımından Kapsamı*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021.

Çelikel, Aysel/Erdem, Bahadır. *Milletlerarası Özel Hukuk*, 15. Bası, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2017.

Çetiner, Bilgehan/Furrer, Andreas/Müller-Chen, Markus. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2021.

Çetiner, Bilgehan. *Hapis Hakkı*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2010.

Çetingil, Ergon/Rayegân, Kender/Ünan, Samim. *Müşterek Avarya Hukuku*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2011.

Dağ, Davut Sercan/Kula, Nil. "Sözleşmeli Kurtarma ve Türk Milli Standart Kurtarma Sözleşmesi Formu Üzerine Bir İnceleme", *HKÜHFD*, 12/24 (2022): 191-244.

Damar, Duygu/Yetiş Şamlı, Kübra. "Milletlerarası Taşıma Hukukunda ve Yeni Türk Ticaret Kanununda "Pervasızca Hareket" (Wilfull Misconduct) Kusuru", *DHD*, İstanbul 2012.

Damar, Duygu. "Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma", *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan*, C. I, İstanbul: XII Levha Yayıncılık 2010.

Damar, Duygu. *Willful Misconduct in International Transport Law,* Heidelberg: Springer, 2011.

Davey, Philip N.; "Tug and Tow Relationship in the United States", *Tulane Law Review,* 70/2-3 (1995-1996): 475-506.

Davis, Mark. *Bareboat Charters,* London: LLP, 2000.

Davison, Richard/Snelson, Anthony. *The Law of Towage,* London: LLP, 1990.

De Jong, Gijsbert. "New Regulations for Towing and Anchor Handling Vessels: The Future is Now", *23rd International Tug, Salvage & OSV Convention and Exhibition,* Hamburg 2014.

Demir, Banu. *Sürekli Eser Sözleşmeleri*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020.

Demir, İsmail. “Türk Hukukunda Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri”, *DHD*, 1-4 (2011): 351-424.

Demir, İsmail. “Kabotaj Kanunu Üzerine Bazı Düşünceler”, *TFM*, 6/1 (2020): 60-74.

Demir, İsmail. *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2010.

Demir, İsmail. *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2021.

Demirçivi Mineliler, Zeynep. “Denizyoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, *DEÜHFD*, 9 (2007): 957-984.

Demirsatan, Barış. *Türk Borçlar Kanunu Çerçevesinde Sözleşmenin Haksız Olarak Sona Erdirilmesi*, 2. Bası, İstanbul 2021.

Deschenaux, Henri/Tercier, Pierre. *Sorumluluk Hukuku*, Ankara: Kadıoğlu Matbaası, 1983.

Dinar, R. Cem. (*Türk Medeni Kanunu Kapsamında*) *Hapis Hakkı*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.

Direnisa, Efe. “Deniz Ticaret Mahkemelerinin Görevi, Yetkisi ve Diğer Asliye Ticaret Mahkemeleriyle İlişkilerine İlişkin Sorunlar”, *UTTDER*, 9/2 (2020): 353-422.

Dizdar, Ali Murat. “Genel İşlem Şartları, *Bankacılar Dergisi*, 72 (2010): 85-93.

Doğan, Murat/Şahan, Gökhan/Atamulu, İsmail. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 4. Bası, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2024.

Doğrucu, Muhittin. *Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı*, İstanbul: Alfa Yayıncılık, 1997.

Donay, Süheyl. “Vekilin Talimata Uyma ve Dürüstlükle Hareket Etme Borcu”, *BATİDER*, V (1970): 728-749.

Donovan, Charles S. “Exculpatory and Benefit of Insurance Clauses in Towage and Pilotage”, *Tulane Law Review*, 70/2-3 (1995-1996): 605-632.

Ece, Nur Jale. “Kılavuzluk Hizmetlerinin Deniz Emniyetine Katkısı: İstanbul Boğazı'nda Kazaya Karışan Gemiler ile Kılavuz Kaptan Almaları Arasındaki İlişkinin Analizi”, *Journal of Eta Maritime Science*, 4/1 (2016): 3-21.

Eijk, Job van. “British Rescue Tugs of Word War II”, editör Peterse, Cock, *TugeZine*, 3/12 (2022): 115-116.

Eijk, Job van. “50 Years of Dutch Offshore”, editör Peterse, Cock, *TugeZine*, 2/9 (2021): 219-295.

Eijk, Job van. “150 year Rotterdam Waterway”, *TugeZine*, 3/10 (2022): 2-44.

Eijk, Job van. “Cosette by Neptune”, editör Job van Eijk/Cock Peterse, *TugeZine*, 3/14 (2022): 179-180.

Ekşi, Nuray. *Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nda Tahkim*, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2013.

Emiroğlu, Haluk. “Roma Hukuku’nda Vekâlet Sözleşmesi (Mandatum) ve Hukuki İşlemlerde Temsil, *AÜHFD*, 52/1 (2003): 102-111.

Erbaş Çelikel, Aslıhan. *Gemi İnşa Sözleşmesi*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013.

Erbaş Çelikel, Aslıhan. “Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Uyuşmazlıkları Bakımından Zorunlu Arabuluculuğun Değerlendirilmesi”, editör Ceyda Süral/Mehmet Ertan Yardım, *Ticari Uyuşmazlıklarda Zorunlu Arabuluculuk*, Ankara 2019.

Ercoşkun Şenol, Kübra. "Sözleşmenin İçeriğini Belirleme Özgürlüğü ve Bunun Genel Sınırı: TBK m. 27", *İÜHFM*, LXXIV/2 (2016): 709-737.

Erdal, Murat. *Konteyner Deniz ve Liman İşletmeciliği*, 2. Bası, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2017.

Erdem, H. Ercüment. *Milletlerarası Ticaret Hukuku*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2017.

Erdem, Mehmet. "Zamanaşımı", *Prof Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan: Borçlar Kanunu Genel Hükümler Konferansları,* İstanbul: İstanbul Barosu Yayınları, (2012): 280-299.

Erdem, Mehmet. "Vekâletten Azil ve İstifa-Vekâlet Sözleşmesinin Tek Taraflı Sona Erdirilmesi", *Prof. Dr. Erdoğan Teziç'e Armağan*, İstanbul: Galatasaray Üniversitesi Yayınları (2007): 949-962.

Erdoğan, Emine. *Milletlerarası Sözleşmeler ile Türk Hukukunda Deniz Alacağı*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2024.

Erdoğan, İhsan. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 4. Bası, Ankara: Gazi Kitabevi, 2019.

Eren, Fikret. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 20. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2016.

Eren, Fikret; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 2. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2015.

Erkan, Vehbi Umut. "6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Vekâlet Sözleşmesinde Vekâlet Verenin Ücret Ödeme Borcu Dışındaki Diğer Borçları", *AÜHFD,* 62/2 (2013): 441-472.

Erman, Hasan. *İstisna Sözleşmesinde Beklenilmeyen Hâller*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1979.

Ersoy, Ergun. "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Çatma Hükümlerinin Değerlendirilmesi", *Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Deniz Hukukunda Çatma, Kurtarma, Müşterek Avarya ve Sigorta Sempozyumu-11 Ocak 2012*, İstanbul (2012): 491-505.

Ersöz, Oğuz. "Genel İşlem Koşullarının Kişi Bakımından Uygulama Alanı ve Tacirler Hakkında Uygulanması", *İstanbul Aydın Üniversitesi HFD*, 3/1 (2017): 69-104.

Ersöz, Ahmet Kürşat. *Türkiye'de Deniz Limanlarının İdare Hukuku Açısından Değerlendirilmesi*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2023.

Ersözlü, Cenk Murat. *Kaptan'ın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukiki Sorumluluğu*, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2000.

Ertan, Erol. "Navlun Sözleşmesinde Yer Alan Lien Klozun Hukuki Sonuçları", *Tahir Çağa'ya Armağan*, İstanbul (2000): 195-200.

Ertan, Kerem. *Deniz Hukukunda Londra Tahkim*, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2011.

Ertan, Şükran Seçil. "1976 LLMC Hükümlerine Göre Sınırlı Sorumluluğa Tâbi Borçlular ve Alacaklar", *Bilgi Üniversitesi SBE*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2010.

Erten, Ali. *Türk Sorumluluk Hukukunda Sorumsuzluk Şartları*, Ankara: Olgaç Matbaası, 1977.

Esmer, Soner. *Liman ve Terminal Yönetimi*, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi Yayınları, 2019.

Fatima, Talat. *Transport Law in India*, Netherlands: Kluwer Law International, 2012.

Flor, Emre/Lippi, Enzo Defi. "Port Infrastructure: An Access Model for the Essential Facility", editor Hercules E. Haralambides, *Port Management*, Hampshire (2015): 180-194.

Force, Robert/Yiannopoulos, A.N/Davies, Martin. *Admirality and Maritime Law*, Washington D.C.: Beard Books, 2006.

Franchina, Federico. "Limitation of Shipowner's Liability Today: Current Reasons and Future Perspectives", editör Pınar Akan, *Current Problems in International Maritime Law Liber Amicorum in Loving Memory of Prof. Dr. A. N. YIANNOPOULOS,* Ankara (2017): 185-202.

Franko, Nisim. "Kurtarma ve Yardımda Ücretin Şartları", *Prof. Dr. Seyfullah Edis'e Armağan*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları (2000): 531-542.

Freise, Rainer. *Die summenmäßige Beschränkung der Reederhaftung nach kommendem Recht*, Bielefeld: Ernst und Werner Gieseking, 1971.

Furmston, Michael. "Cancellation Clauses and Repudiatory Breach", editörler Rhidian Thomas, *The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties*, London: Routledge (2009): 307-316.

Gaskell, Nicolas J.J. "The 1989 Salvage Convention and The Lloyd's Open Form (LOF) Salvage Agreement 1990", *Tulane Maritime Law Journal*, 16/1 (1991): 1-104.

Gaston, M. Jack. *The Tug Book*, Sparkford: Patrick Stephens Limited, 2002.

Gebb, Shelldon A.. "The Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis", *Tulane Law Rewiev*, 49/4 (1975): 764-784.

Gee, Steven. "Jurisdiction and Arbitration Clauses", editör Rhidian Thomas, *The Evolving Law and Practice of Voyage Charterparties,* London (2009): 35-52.

Goldstein, Joel K. "Towage", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 31/2, 2000 (335-378).

Gorton, Lars/Hillenius, Patrick/Ihre, Rolf/Sandevärn, Andre. *Shipbroking and Chartering Practice,* 7. Edition, London: Routledge, 2009.

Göğer, Erdoğan. "Cer (Römorkaj) Mukavelesi", *Adalet Dergisi*, 52/9-10 (1961): 936-945.

Göknil, Mazhar Nedim. "Deniz İşleri Acentelerinin Garp ve Türk Hukuklarındaki Durumları Konusunda Bir Araştırma", *İÜHFM*, XVII/3-4 (1952): 619-650.

Göknil, Nedim Mazhar. *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1946.

Gözüyeşil, Fevzi Fırat. "Deniz Kazalarından Doğan Uyuşmazlık ve Taleplerde Arabuluculuk", *TAAD*, 15/59, (2024): 407-438.

Gözüyeşil, Fevzi Fırat. "Hükmî (Kıyasen) Çatma", *Prof. Dr. Rıza Ayhan'a Armağan*, C. 2, Ankara 2022.

Grau, Carsten. "Highlights of the German Government's Draft Legislation on Maritime Law", *Recent Developments in Maritime Law, Papers submitted to the Joint Seminars of the German and Turkish Maritime Law Associations (Hamburg/İstanbul)*, İstanbul (2012): 60-64.

Griffin, Barry/Nishimura, Gary. "High Performance Winches for High Performance Tugs-Winch and HMPE Rope Limitations", *ITS Tugnology Convention 2009 Conference Papers*, 2/1, Amsterdam (2009): 1-4.

Guha, Ankush. “Privatization of Ports - Singapore and JNPT”, *European Public Private Partnership Law Review*, 6/11 (2011): 38-43.

Gümüş, Mustafa Alper. *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, C. II, 2. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2012.

Güden, Faysal. *York Anvers Kuralları Işığında Müşterek Avarya,* Ankara: Turhan Kitabevi, 2024.

Gürkaynak Gönenç/İnanılır, Öznur/Tanık, Tuna. “Avrupa Birliği ve Türkiye'de Deniz Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Uygulamaları”, *Rekabet Dergisi*, 13/3, (2012): 79-138.

Gürler, Halil Emre. *Deniz Ticareti Hukukunda Kurtarma Ücreti*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021.

Gürses, Özlem. *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu’nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*, İstanbul: Arıkan Yayıncılık, 2005.

Güttschow, Carl. “Die Haftung des Reeders bei Kollisionen von Schleppzügen”, *Hanseatische Gerichtszeitung Hauptblatt*, 3 (1902).

Güven, Diler Tamer. *Culpa In Eligendo (Yardımcı Şahsı Seçmede Kusur Nedeniyle Sözleşmeden Doğan Sorumluluk)*, İstanbul 2001.

Hahn, Rudolf. *Der Schleppvertrag des Binnenschiffahrtsverkehrs*, Leipzig 1910.

Haralambides, Hercules. “Port Management and Institutional Reform”, editör Harry Geerlings/Bart Kuipers/Rob Zuidwijk), *Ports and Networks Strategies, Operations and Perspectives*, London (2018): 67-89.

Hare, John. *Shipping Law & Admiralty Jurisdiction in South Africa*, South Africa: Juta, 1999.

Hatemi, Hüseyin/Gökyayla, Emre. *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, 4. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017.

Hazelwood, J. Stephen. *P. & I. Clubs: Law and Practice*, 3rd Edition, London: LLP, 2000.

Hegarty, Mark E. *“*Bisso Is Dying, Should It Be Dead: Exculpatory Clauses in Towage Contracts”, *Tulane Maritime Law Journal*, 19/2 (1995): 377-410.

Helm, Johann Georg. *Frachtrecht*, V. I, 2. Auflage, Berlin: De Gruyter, 1994.

Henry Ergas/Teresa Fels/Jason Soon. “Exclusive Licensing in Harbour Towage”, *Review of Network Economics*, 3/2 (2004): 145-167.

Hensen, Henk. *Tug Use in Port (A Practical Guide, Including Ports, Port Approaches and Offshore Terminals)*, 4th Edition, Wiltshire: The Nautical Institute, 2021.

Herber, Rolf. *Seehandelsrecht: Systematische Darstellung,* 2nd Auflage, Hamburg: De Gruyter, 2016.

Holland, Hubert. “Zur Haftung des Schleppschiffers”, *Transportrecht*, 40/7-8 (2017): 303-305.

Honka, Zdzislaw. “Master and the Ship’s Seaworthiness”, editör Hugo Tiberg, *Ship Masters*, Stockholm (1991): 21-28.

Hooper, Chester D./Jeanne-Marie D. Van Hemmen. “Burdens of Proof between Tugs and Tows”, *Tulane Law Review*, 70/2-3 (1995-1996): 531-548.

Hudson, N. Geoffrey/Harvey, Michael. *The York-Antwerp Rules: The Principles and Practice of General Average Adjustment*, 4th Edition, London: Routledge, 2018.

Hughes, Marcus W. *Handbook of Admiralty Law*, New York: Cornell University Library, 1901.

Hürman, Hasan. "6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken Türk Ticaret Kanunun'da Kılavuzluk Kurtarma İlişkisi", *MÜHFHAD*, 18/2 (2012): 477-484.

Ilse, Jan Hinnerk. *Haftung des Seegüterbeförderers und Durchbrechung von Haftungsbeschränkungen bei qualifiziertem eigenem und Gehilfenverschulden*, Hamburg 2005.

İmre, Zahit. "Hapis Hakkı Üzerine Bir Tetkik", *İÜHFM*, XVII/3-4 (1952): 744-781.

İnan, Ali Naim/Yücel, Özge. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014.

İstikbal, Cahit. "Kılavuzluk & Römorkörcülük Hizmetleri ve Son Gelişmeler", *SEANEWS*, 74 (2021): 24-29.

İzveren, Adil, *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi, 1960.

İzveren, Adil/Franko, Niksim/Çalık, Ahmet. *Deniz Ticaret Hukuku,* Ankara: BTHAE, 1994.

Kahveci, Nalan. *İstanbul Şerhi: Türk Borçlar Kanunu Genel Hükümler*, C. I, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2018.

Kalafatoğlu, Mehmet Polat. "Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin Tahkim İtirazı ve Dürüstlük Kuralı Hakkında Vermiş Olduğu Bir Kararının İncelemesi: Uluslararası Tahkim Merkezi Olma Hedefinde Bir Adım İleri İki Adım Geri", *MÜHFHAD*, 30/2 (2024): 898-917.

Kalpsüz, Turgut. *Deniz Ticareti Hukuku,* Ankara: BTHAE, 1971.

Kaner, İnci Deniz. *Deniz Ticareti Hukuku,* İstanbul: Filiz Kitabevi, 2018.

Kaner, İnci. "Müşterek Avaryada İkâme Masrafları", *İÜHFM*, 7/2 (1987): 147-153.

Kara, Hacı. *Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk*, İstanbul: Yamaner, 2015.

Kara, Hacı. "Gemi Acentesi Ücret Tarifesi ve Buna Aykırılığın Yaptırımı", *GÜHFD*, XVII/3 (2013): 61-80.

Kara, Hacı. *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020.

Karasu Işık, Zehra. "Yürütmenin Durdurulması Kararlarında Gerekçe Sorunu", *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi HFD*, XXVI/1 (2022): 537-567.

Karabağ Bulut, Nil. "Sorumsuzluk Anlaşmaları ve Sonuçları", *Prof. Dr. Hüseyin Hatemi'ye Armağan*, C. I, İstanbul: Vedat Kitapçılık (2009): 825-889.

Karan, Hakan. "Tartışmalar", *XXVIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, Ankara (2014): 92-100.

Karan, Hakan/Var Türk, Kübra. "Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları", *Sabih Arkan'a Armağan*, İstanbul: XII Levha Yayınları (2019): 617-650.

Karcıoğlu, Reşat/Temelli, Fatma. "Liman İşletmelerinde Geleneksel Maliyetleme ve Faaliyet Tabanlı Maliyetleme: Bir Uygulama", 8/1 (2016): 71-98.

Kayapınar, Göksal. *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2023.

Kayıhan, Şaban/Kara, Etem. "Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi", *İMHFD*, VI/10 (2021): 49-76.

Kayıhan, Şaban/Ünlütepe, Mustafa. "Vekâlet Sözleşmesinin Kendine Özgü Sona Erme Sebepleri", *FSM İlmî Araştırmalar*, 3 (2014): 171-212.

Kayıhan, Şaban. *Deniz Ticareti Hukuku*, 2. Bası, Kocaeli: Umuttepe Yayınları, 2021.

Kender, Rayegân/Ergon Çetingil. *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte)*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2009.

Kender, Rayegân/Ergon Çetingil/Yazıcıoğlu, Emine. *Deniz Ticareti Hukuku*, 14. Bası, İstanbul: Filiz Kirabevi, 2016.

Kender, Rayegan. "Çatmadan Doğan Yük Zararları İçin Donatanın Sorumluluğu", *İÜHFM*, 55/3, (1997) 159-168.

Kender, Rayegân. "Donatanın TTK m. 947'de Düzenlenen Sorumluluğun Hukuki Mahiyeti", *Tahir Çağa'ya Armağan*, İstanbul (2000). 289-301.

Kender, Rayegân. *Denizde Kurtarma-Yardım (1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre*), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1962.

Kennedy, William Rann/Rose, F. D. *The Law of Salvage*, 9. Edition, London: Sweet & Maxwell, 2017.

Kılıçoğlu, Ahmet. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 24. Bası, Ankara: Turhan Kitabevi, 2020.

Kılıçoğlu, Ahmet. *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2019.

Kızılay, Ayşegül. "Kurtarma Ücreti", *LEGES*, 64 (2015): 85-105.

Kobayashi, Noboru/Hiratsuka, Makoto/Yamashita, Shinichiro/ Miyazaki, Yuji/ Tadano, Yoichiro; *Transport Law in Japan*, Netherlands: Kluwer Law International, 2022.

Kocayusufpaşaoğlu, Necip/Hatemi, Hüseyin/Serozan, Rona/Arpacı, Abdülkadir. *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, C. I., 7. Bası, İstanbul: Filiz Kirabevi, 2017.

Koçyiğit, İlker/Bulur, Alper. *Ticari Davalarda Dava Şartı Arabuluculuk*, Ankara: Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Arabuluculuk Daire Başkanlığı Yayını, 2019.

Kohlmeyer, Charles Jr. "Common Carriage on the River", *Tulane Law Review*, 45/4 (1970-1971): 828-845.

Konfidan, Melisa. *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020.

Konur, Erdi. *Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluk*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2017.

Konyalı, Sinan Can. "Müşterek Avarya Uyuşmazlıklarında Kanunlar İhtilafı Meseleleri", *DEHUKAMDER*, 7/1, (2024): 85-154.

Koraltürk, Murat. *Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi*, İstanbul: Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yayını, 2004.

Kouladis, Nicholas. *Principal of Law Relating to International Trade*, USA: Springer, 2006.

Kovats, L. J. *The Law of Tugs and Towage*, London: Barry Rose Law Publishers, 1980.

Kovats, J. Livermoore. "*Substitution Clauses in Charterparties*", *Journal of Maritime Law & Commerce*, 8/4 (1977): 505-510.

Koyuncu, İbrahim Serdar. "*Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu*", İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2008.

Kubilay, Huriye. *Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu*, İzmir: Barış Yayınları, 2001.

Kula Değirmenci, Nil. *Maritime Law in Turkey*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2017.

Kula Değirmenci, Nil. "Türk Deniz Ticaret Hukukunda Uygulanagelen Hükümler Arasındaki "Bertaraf Edici", "Tamamlayıcı" ve "Seçimlik" İlişkiler", *UTTDER*, 7/2, (2018): 257-292.

Kula Değirmenci, Nil. *Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021.

Kula Değirmenci, Nil. *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlandırma Fonu*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2015.

Kula, Nil. "Türk Ticaret Kanunu ile York Anvers 2016 Kuralları Uyarınca Müşterek Avaryaya Uygulanacak Hükümlerin Değerlendirilmesi ve Özellikle "Zamanaşımı" Hususu", *SelçukHFD*, 27/3 (2019): 727-748.

Kuyucu Meriç, Gülfer. *Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017.

Külüşlü, Emre. *Milletlerarası Usul Hukuku Çerçevesinde Acentenin Müvekkilini Mahkemede Temsil Etme Yetkisi*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2020.

Lagoni, Nicolai. *The Liability of Classification Societies*, Hamburg: Springer, 2007.

Legros, Cécile; *Transport Law in France*, Netherlands: Kluwer Law International, 2012.

Lewins, Kate. "UK Standard Conditions for TOwafe and s 74(3) TPA: PNSL Berhard v. Dalrymple Marine Services Pty Ltd; PNSL Berhard v. the Owners of the Ship Koumala (2007) QSC (Helman J, 19 April 2007)", *Australian and New Zealand Maritime Law Journal,* 21 (2007): 101-105.

Lewins, Kate. "What's the Trade Practices Act Got to Do With It - Section 74 and Towage Contracts in Australia", *eLaw Journal,* 13/1 (2006): 58-76.

Lianjun, LI. "A Review of English Law and Practice on Towage", The 8. *International Conference on Maritime Law*, Dalian (2015): 563-573.

Linden, Wilco van der/Vonk, Koen/Becker, Leif/Caarbat-Visser, Janneke/Kruyt, Janneke; "Innovation in Tug Design", *ITS Tugnology Convention,* Conference Papers, Vancouver (2010): 1-10.

Livermore, John. *Transport Law in Australia*, Netherlands: Kluwer Law International, 2011.

Lugenbuhl Charles E. "Panel Discussion of Collision, Towage, Salvage, and Limitation of Liability", *Tulane Maritime Law Journal*, 24/1 (1999): 405-438.

Macha, Gerhard. *Der Schleppvertrag des Binnenschiffahrtsrechts*, Leipzig 1929.

Mankowski, Peter. *Seerechtliche Vertragsverhältnisse im Internationalen Privatrecht*, Tubingen: Mohr Siebeck, 1995.

Maraist, Frank L./Galligan, Jr. Thomas C./Maraist, Cathrine M. *Cases and Materials on Maritime Law,* USA: West Group, 2003.

Marsden, William E./Slade, Marcus W. *Treatise on the Law of Collisions at Sea*, 7. Edition, London: Nabu Press, 1919.

Meraklı Yayla, Deniz. "Yabancılık Unsuru Taşıyan Uyuşmazlıklarda Yetki Sözleşmesinin Tarafları ve HMK m. 17 Kapsamındaki Yetki Sözleşmesinin Üçüncü Kişilere Teşmili", *DEÜHFD,* C. 16 (2014): 1987-2013.

Meral, Ömer Oğuzhan. "Türk Borçlar Kanunu ve Türk Medeni Kanunu Kapsamında Sorumsuzluk Anlaşmalarının Geçerliliği", *DEÜHFD*, 19, (2017): 1139-1206.

Mikell, Charles B. Jr. "Towage Accidents and the Implied Warranty of Workmanlike Service: A New Strict Liability", *Georgia Law Review,* 10/3 (1976): 794-817.

Misili, Sinan. "İstifçinin Taşıyanın Sınırlı Sorumluluk ve Sorumluluktan Kurtulma Hükümlerine Başvurması: Himalaya Klozu", *LHD,* 14/166 (2016): 5475-5526.

Mittelstein, Max. *Das Recht der Binnenschiffahrt*, Leipzig 1918.

Muran, Hakan. *Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Doğan Hukuki Sorumluluğu*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2024.

Narbay, Şafak/Akkuş, Muhammed. "Ticari İş ve Tüketici İşlemi Kavramları Ekseninde Görevli Mahkeme ve Dava Şartı Arabuluculuk Üzerine Düşünceler", *TAAD,* 44 (2020): 301-334.

Nas, Selçuk/Özkan, Emin Deniz/Uçan, Emre. "Römorkörcülük Hizmeti Yetki Sahalarında Römorkör Sayısının Simülasyon Modellemesi Yöntemiyle Tespiti", *Journal of ETA Maritime Science*, 4/1 (2016): 91-99.

Nas, Selçuk. "Teknik Seyir Hizmetlerinde Kaynakların Simülasyon Modellemesi Yöntemiyle Optimizasyonu: Römorkör Park Yeri Seçimi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 5/2 (2013): 57-81.

Neish, Denny. *Bustler Class Rescue Tugs: In War and Peace*, Dunbeath: Whittles Publishing, 2022.

Newson, Harry. *The Law Of Salvage, Towage, and Pilotage*, London: W. Clowes and Son, 1886.

Nicholas Gaskell. *Limitation of Shipowners' Liability: The New Law*, London 1986.

Noble, John M. "How Safe are Today's Tugs?", (*ITS Tugnology Convention 2010 Conference Papers*), 1/4, Vancouver (2010): 1-4.

Nomer, Ergin/Ekşi, Nuran/Öztekin Gelgel, Günseli. *Milletlerarası Tahkim Hukuku,* C. I, 4. Bası, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2016.

Nomer, Haluk Nami. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 18. Bası, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2021.

Nomer, Hâluk Nami/Ergüne, Mehmet Serkan. *Eşya Hukuku* (*Rehin Hukuku),* C. II, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2016.

Notteboom, Theo/Pallis, Athanasios/Rodrigue, Jean-Paul; *Port Economics, Management and Policy*, London: Routledge, 2022.

O'Neil, William E. "Regulated Carriage and Towage Characteristics and Liabilities", *Tulane Maritime Law Journal*, 3/ 2 (1978): 249-264.

Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. I., 18. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2020.

Oğuzman, M. Kemal/Öz, Turgut; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, C. II., 15. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2020.

Oğuzman, M. Kemal/Seliçi, Özer/Saibe Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, 21. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2018.

Okay, Sami. *Deniz Ticareti Hukuku-I*, 3. Bası, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1970.

Okay, Sami; *Deniz Ticareti Hukuku II*, 2. Bası, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1971.

Oyal, Ahmet Batuhan. "Taşıyanın Gemiyi Denize Elverişli Bulundurma Yükümlülüğünün İhlâli ve Denize Elverişsizliğe İlişkin İspat Yükünün Değerlendirilmesi", *AHBVÜ*, 28/2 (2024): 31-80.

Öcal Apaydın, Bahar/İnce Akman, Nurten. "Götürü Tazminatın Hâkim Tarafından İndirilmesi Meselesi", *MÜFHAD*, 25/1 (2019): 220-261.

Öksüzoğlu, Hilal Tuğba. *Türkiye'de Deniz Ticareti Uyuşmazlık Çözüm Merkezi Kurulması Bağlamında German Maritime Arbitration*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019.

Önal, Emre. "Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetlerinde Rekabet", *Rekabet Forumu*, 25 (2006): 18-20.

Önder, Salih. "Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması", *Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi*, 7 (2016), 763-792.

Önder, Salih. *Gemi Kira Sözleşmesi*, Ankara: TBB Yayınları, 2016.

Örsel, Sercan. *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2019.

Öz, Turgut. *İş Sahibinin Eser Sözleşmesinden Dönmesi*, İstanbul: Kazancı, 1989.

Özbek, Mustafa Serdar. *Alternatif Uyuşmazlık Çözümü*, C. I, 4. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2016.

Pallis, Athanasios A./Tsiotsis, George-Spiros P.; "Maritime Interests and the EU Port Services Directive" *European Transport: Institute for the Study of Transport within the European Economic Integration (ISTIEE)*, 38 (2008): 17-31.

Palmer, Alan. *Working with Tugs*, London: Steamship Mutual 2008.

Pappenheim, Max. "Über den Begriff der Schiffsbesatzung im deutschen Privatseerecht", Beiträge zur Erläuterung des deutschen Rechts, XLIII. (VI. F. III.) Jahrg. 3 (1899): 342-376.

Pappenheim, Max. *Handbuch des Seerecht*, Liepzig: Duncker & Humblot, 1906.

Parks, Alex L./Kattel, Edward V. *Law of Tug, Tow and Pilotage*, Maryland: Sweet & Maxwell, 2009.

Paschke, Marian/Oetker, Hartmut. *Kommentar zum Handelsgesetzbuch*, 8. Auflage, München: C.H. Beck Verlag, 2024.

Patrick Griggs/Richard Williams/Jeremy Farr. *Limitation of Liability for Maritime Claims*, London: LLP, 2004.

Paulauskas, Jan Hinnerk/Paulauskas, Donatas. "Research on Work Methods for Tugs in Ports", *Transport*, 26/3 (2011): 310-314.

Plomaritou, Evi/Papadopoulos, Anthony. *Shipbroking and Chartering Practice*, 8. Edition, New York: Routledge, 2018.

Pötschke, Jan Erik. *Münchener Kommentar zum HGB: Band 7, Transportsrecht- viertes Buch, Handelsgeschäfte,* editör Karsten Schmidt/Rolf Herber, 5th Auflage, München: C.H. Beck Verlag, 2023.

Power, Vincent J. G. *EC Shipping Law*, 2. Edition, London: Lloyd's of London Press, 1998.

Prüßmann, Heinz/Rabe, Dieter/Bahnsen, K. Uwe. *Seehandelsrecht,* 5. Auflage, München: C.H. Beck Verlag, 2018.

Puttfarken, Hans-Jürgen. *Seehandelsrecht*, Heidelberg: Recht und Wirtschaft, 1997.

Prüßmann, Heinz/Rabe, Dieter. *Seehandelsrecht*, 3. Auflage, München 2000.

Rainey, Simon. *The Law of Tug and Tow and Offshore Contracts*, 4th Edition, New York: Routledge, 2018.

Ramming, Klaus. "Die Große Haverei nach den Vorschriften des HGB", *RdTW*, 3 (2016): 81-96.

Ramming, Klaus. "Die Haftung des Frachtführers bzw. Verfrachters für den Große Haverei-Beitrag der Ladung, *RdTW*, 5 (2020): 168-183.

Ramming, Klaus. *Seehandelsrecht: Großkommentar, Einleitung; §§ 476-480*, Band 1, Berlin: De Gruyter, 2017.

Reid, George H. *Shiphandling with Tugs*, Maryland: Cornell Maritime Pres, 1986.

Reyhani Yüksel, Sera. "Vekalet Sözleşmesinde Vekilin Özen Borcu ve Bu Borca Aykırılığın Ayıptan Sorumluluğa Yol Açıp Açmayacağı Üzerine Düşünceler", *IV. Borçlar Hukuku Kongresi*, İstanbul: Aristo, 2023.

Roberts, Kenneth E. "Introduction to Towage", *Willamette Law Journal*, 5/3 (1969): 433-444.

Robinson, G. H. "Admiralty Law of Salvage", *Cornell Law Review*, XXIII/2 (1938): 229-268.

Robinson, Theodore C. "Private and Contract Carriage and Towage on the River", *Tulane Law Review*, 45/4 (1970-1971): 846-862.

Roddick, Bryan M. "Towage Insurance", *Tulane Law Review*, 70/2-3 (1995-1996): 679-690.

Rose, Francis. General Average (Law and Practice), 3rd Edition, London: Routledge, 2017.

Rowlinson, Merv. "Harbour Towage: Perfect or Imperfect Competition in the Global Market?", *IAME 2002 Conference*, Panama 2002.

Rydlichowska, Charles E.; "Towage Contract under Polish Regulations", *Prawo Morskie*, XXXII (2016): 143-157.

Sarı, Suat. *Vekâlet Sözleşmesinin Tek Taraflı Olarak Sona Erdirilmesi*, İstanbul: Beşir Kitabevi, 2004.

Sarıöz, Kadir. "Traktör Tipi Refakat Römorkörleri için Dinamik Cer Kuvveti Hesabı", *Kılavuzluk/Römorkörcülük Hizmetleri ve Teknolojileri Kongresi I (Bildiriler Kitabı)*, İzmir (2015): 1-12.

Sayın Korkmaz, Bengi. *Roma Hukuku'nda Vekâlet Sözleşmesi (Mandatum)*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2014.

Schaps, Georg/Abraham, Hans-Jürgen. *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland/Seehandelsrecht*, 4. Auflage, Berlin: De Gruyter, 2016.

Schilling, Johannes. *Das Internationale Privatrecht der Transportverträge*, Tübingen: Mohr Siebeck, 2016.

Schlegelberger, Franz/Liesecke, Rudolf. *Seehandelsrecht*, 2. Auflage, Berlin: Franz Vahlen, 1964.

Schlößin, Max. *Der Schleppvertrag: Seine juristische Natur und seine Wirkung*, Köln 1912.

Schmalenberg, Werner. *Die Schlepp- und Schubschiffahrt nach See- und Binnenschiffahrtsrecht unter Berücksichtigung der Rechte der übrigen EWG-Staaten*, Kiel 1972.

Schnake, Reinhard H. *Geschichte der Schleppschiffahrt: 100 Jahre Unterweser Reederei*, 1, Hamburg: Koehler, 1990.

Schoenbaum, Thomas J. *Admirality & Maritime Law*, USA: West Academic Publishing, 2011.

Schwampe, Dieter. *Transport Law in Germany*, Netherlands: Kluwer Law International, 2018.

Scrutton, Thomas Edward/Eder, Sir Bernard/David Foxton/Steven Berry/Smith, Christopher/Bennett, Howard. *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, 20. Edition, London: Sweet and Maxwell, 1996.

Seçer, Öz. "Vekâlet Sözleşmesinin Vekâlete Özgü Sebeplerle Sona Ermesi", *İnönü HFD*, 2 (2015): 877-944.

Seliçi, Özer. *Borçlar Kanunu'na Göre Sözleşmeden Doğan Sürekli Borç İlişkilerinin Sona Ermesi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1977.

Serozan, Rona. *Sözleşmeden Dönme*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2007.

Sesli, Evren. *Liman Özelleştirmeleri Sürecinde ve Sonrasında Rekabet*, Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları, 2009.

Sevinç Kuyucu, Aslıhan. "Kıyı Tesislerinde Gemilere Verilen Hizmetlerin Ücretlendirilmesine İlişkin Esaslar", *Antalya Bilim Üniversitesi HFD*, 9/18 (2021): 717-741.

Sieg, Karl. "Die Haftung auf Grund des Bugsierschlepper Vertrages nach der französischen Rechtsprechung", *Hansa*, 32-33 (1958): 1565-1566.

Sieveking, Alfred. *Das Deutsche Seerecht (Mit Ausschluss Des Seeversicherungsrechtes)*, Hamburg: Meißners Verlag, 1907.

Sirmen, Lale. *Eşya Hukuku*, 3. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2015.

Snyder, John. "Finland Steams ahead with Icebreaking Innovations", editör Wingrove, John, *International Tug & Salvage*, January/February, (2021): 59-62.

Snyder, John. "Singapore Leads the Way with LNG-Powered and Hybrid Tugs", editör Wingrove, John, *International Tug & Salvage*, January/February, (2021): 48-49.

Snyder, John. "Top Tug and Towage Trends in 2021", editör Wingrove, John, *International Tug & Salvage*, January/February (2021): 16-17.

Sözer, Bülent. *Deniz Ticaret Hukuku (Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)*, C.I, 4. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2017. (Deniz Ticareti Hukuku-I).

Sözer, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku (Gemi - Donatan - Taşıyan Ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi)-(6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanununun Hükümlerine Göre Hazırlanmış)*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2012.

Sözer, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku (Müşterek Avaryalar, Çatmalar, Kurtarma, Gemi Alacaklısı Hakkı)*, C.II, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016. (Deniz Ticareti Hukuku-II).

Sözer, Bülent. *Gemi, Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010.

Sözer, Bülent. *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Hâlde Bulundurmak Borcu*, Ankara: BTHAE, 1974. (Sefere Elverişlilik).

Sparka, Felix. *A Comparative Analysis: Jurisdiction and Arbitration Clauses Transport Documents in Maritime*, Berlin: Springer, 2010.

Spicer, W. Wylie. "Canadian Maritime Law and the Offshore: A Primer", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 16/1 (1985): 39-64.

Stanković, Gordan/Dotlić, Maja/Stanković, Predrag. *Transport Law in Croatia*, 2. Edition, Netherlands: Kluwer Law International, 2015.

Stopford, Martin. *Maritime Economics*, 3. Edition, London-New York: Routledge, 2009.

Stover, Harney B. Jr. "Special Provisions of Towage Contracts", *Marquette Law Review*, 42/1 (1958): 36-53.

Süzel, Cüneyt. "Çatmadan Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk", *MHB*, 28/1-2 (2008): 173-200.

Süzel, Cüneyt. "Türk Mevzuatında Gemi Tanımı", *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan*, C. II, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, (2010): 1615- 1644.

Süzel, Cüneyt. *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2021.

Swallow, Simon J. "Towage Liabilities - Am I Properly Covered? (An Overview of Protection and Indemnity Insurance for Tugowners Made Simple)", *ITS Tugnology Convention 2010, Conference Papers*, 3/5 Vancouver (2009): 1-6.

Sweeney, Joseph. "Collisions Involving Tugs and Tows", *Tulane Law Rev*iew, LXX (1995): 581-593.

Şanlı, Cemal/Esen, Emre/Ataman Figanmeşe, İnci. *Milletlerarası Özel Hukuk*, 6. Bası, İstanbul: Beta Yayınevi, 2018.

Zehra Şeker Öğüz, Gemi Yönetim Sözleşmesi, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2015), s. 160.

Şenocak, Zarife. *Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu*, Ankara: Dayanırlı Hukuk Yayınları, 1995.

Talley, Wayne K. *Port Economics*, 2. Edition, London: Routledge, 2009.

Tandoğan, Haluk. *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. I, 6. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008. (Borçlar Özel-I).

Tandoğan, Haluk. *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. II, 5. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010. (Borçlar Özel-II).

Tandoğan, Haluk. *Vekaletsiz İş Görme*, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1957.

Tandoğan, Haluk. *Türk Mesuliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)*, Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, 1961.

Tanrıver, Süha. "Hukuk Muhakemeleri Kanunu Bağlamında Akdedilen Yetki Sözleşmeleri Üzerine Bazı Düşünceler", *DEÜHFD*, 16 (2014): 459-468.

Tanrıver, Süha. "Dava Şartı Arabuluculuk Üzerine Bazı Düşünceler", *TBBD,* 32/147 (2020): 111-142.

Taşdelen, Nihat. "Denizyoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu", *Bilgi Toplumunda Hukuk-Prof. Dr. Ünal Tekinalp'e Armağan*, C. I, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2003, ss. 939-959.

Taşkeser, Hamza. "Özelleştirme Perspektifinden Kılavuzluk ve Römorkaj Hizmetleri", *Zirve Üniversitesi SBE,* Gaziantep 2014.

Taşkın, Melda. *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu,* İstanbul: XII Levha Yayınları, 2016.

Taşkın, Melda. *Deniz Yoluyla Konteyner Taşımalarında Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2023.

Taşkın, Melda. "A Review within the Framework of Turkish-German Law on The Validity of The 'Knock for Knock' Clause", *Prof. H.C. Dr. Bülent Sözer Anısına Deniz ve Sigorta Hukukunda Güncel Gelişmeler Uluslararası Sempozyumu Tam Metin Bildiri Kitabı*, editörler Sezer Ilgın/Samim Ünan/Ceyda Süral Efeçınar/Nil İrem Saray Çelikkol/Ümran Akcan, İstanbul (2025): 309-334.

Taştekin, Sinem. "Vekilin Vekalet Sözleşmesinden Kaynaklanan Özen Borcu", *İstanbul Medipol Üniversitesi HFD*, 6/2 (2019): 83-105.

Tekben, Tuğçe. *Vekalet İlişkilerinde Vekalet Verenin Talimatı ve Hukuki Sonuçları*, 2. Bası, İstanbul: XII Levha Yayınları, 2021.

Tekil, Fahiman. *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul: Bozok Matbaası, 1973. (Navlun Mukaveleleri).

Tekil, Fahiman. *Deniz Ticareti Hukuku-I*, İstanbul: Bozok Matbaası, 1970.(Deniz Ticareti Hukuku-I).

Tekil, Fahiman. *Türk Hukukunda Müşterek Avarya*, İstanbul: Kurtulmuş Matbaası, 1995.

Tekil, Fahiman. *Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım*, İstanbul: Kurtulmuş Matbaası, 1966.

Tekin, Safa Murat. *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2017.

Temiz, Nurcan/Dursun, Elifcan. "Pert Tekniği'nin Liman Deniz Hizmetleri Otomasyonu Projesine Uygulanması", *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 8/1 (2016): 1-30.

Tercier, Pierre/Pichonnaz, Pascal/Develioğlu, H. Murat. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2016.

Tetley, William. "Liens for Towage Freight", *Journal of Maritime Law and Commerce,* 15/2 (1984): 199-210.

Tetley, William. *Marine Cargo Claims,* Canada: International Shipping Publications, 1988.

Tetley, William. *Maritime Liens and Claims,* 2nd Edition, Montreal: Editions Yvon Blais, 1998.

Thume, Karl-Heinz. *Münchener Kommentar zum Handelsgesetzbuch* (*HGB Band 7: Transportrecht: §§ 407-619)*, (edt.) Rolf Herber/Dr. Christine Schmidt, 4. Auflage, München: C.H. Beck Verlag, 2020.

Toivola, Jarkko. “Equipment and Operational Issues for Terminal and Escort Work in Ice Conditions”, *ITS Tugnology Convention 2009, Conference Papers,* Amsterdam 2/6 (2009): 1-4.

Topsoy, Fevzi. *Çatma Hukuku*, İstanbul: Legal Kitabevi, 2017.

Topsoy, Fevzi. *Deniz Ticareti Hukuku I*, İstanbul: Legal Kitabevi, 2020.

Türkel, Doğuş Taylan. “Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerin Beklemesi ve Gecikmesi Üzerine Bir İnceleme” *DEÜHFD*, 21/2 (2019): 707-776.

Tütüncü, Ayşe Nur. *Gemi Kaynaklı Deniz Kirlenmesinin Önlenmesi*, 3. Bası, İstanbul: Beta Yayıncılık, 2004.

Tsimplis, Micheal. “The Liabilities of the Vessel”, *Maritime Law*, editör Yvonne Baatz, 5. Edition, New York: Routledge (2021): 246-334.

Tüzüner, Özlem. “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İşgörme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, *TBBD,* 101 (2012): 167-196.

Ucucho, António Jorge. *Liability for Damages Caused by Ships Under Pilotage and Towage,* Saarbrücken: Lap Lambert Academic Publishing, 2014.

Ulukaya, Selda. *Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, İstanbul: XII Levha Yayıncılık, 2018.

Ülgener, M. Fehmi. “Zaman Çartereri’nin Gemiyi Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları”, *MÜHFHAD*, 10/1-3 (1996): 451-462.

Ülgener, M. Fehmi. *Çarter Sözleşmeleri-I (Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi)*, 2. Bası, İstanbul: Der Yayınevi, 2017. (Çarter Sözleşmeleri-I).

Ülgener, M. Fehmi. *Çarter Sözleşmeleri-II (Zaman Çarteri Sözleşmeleri)*, İstanbul: Der Yayınevi, 2016. (Zaman Çarteri).

Ülgener, Fehmi. *Sorumsuzluk Hâlleri*, İstanbul: Der Yayınevi, 1991.

Ünan, Samim. “Navlun Sözleşmesinin Akdinde Temsil ile İlgili Bazı Sorunlar”, *DHD*, 4 (1997): 73-98.

Ünan, Samim. “Salvage in Turkish Straits Under Turkish Practise”, *Recent Developments in Maritime Law, Papers Submitted to Joint Seminar of the German and Turkish Maritime Law*, İstanbul (2012): 50-54.

Van Hooydonk, Eric. *Fifty years of the European Tugowners Association (ETA)*, 2013.

Vanelslander, Hercules. “Regulation and Finance in the Port Sector: Current Practices and Future Port Development: The Belgian Case”, editör Claudio Ferrari/Hercules Haralambides/Sergio Prete/Alessio Tei, *Regulation and Finance in the Port Industry*, (Cham 2022): 171-176.

Veznedaroğlu, Serra. *Vekilin Özen ve Şahsen İfa Borçları*, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2024.

Vincenzini, Enrico. *International Regulation of Salvage at Sea*, çeviren Margaret Donaldson), London : Lloyd's of London Press, 1987.

Von Tuhr, Andreas. *Borçlar Hukuku, I-II*, çeviren Cevat Edege, Ankara: Olgaç Matbaası, 1983.

Weinert, Arno. *Die Haftung der am Schleppzug beteiligten Reeder gegenüber Dritten für unerlaubte Handlungen der Schiffsbesatzungen nach seerechtlichen Grundsätzen*, Hamburg 1961.

White, Michael. *Australian Maritime Law*, 3. Edition, Sydney: Federation Press, 2014.

Williams, Harvey. *Chartering Documents,* 4. Edition, London: LLP, 1999.

Wilson, John G. *Carriage of Goods by Sea*, 7. Edition, London: Longman, 2010.

Wüstendörfer, Hans. *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, 2. Auflage, Tübingen: Mohr Siebeck 1950.

Yalçın, Tamer. *Çatmalarda Kusur Oranlarının Belirlenmesi, Ulusal ve Uluslararası Düzeyde İncelenerek Bir Model Önerilmesi*, İstanbul: Legal Kitabevi, 2023.

Yalçınduran, Türker. *Vekalet Sözleşmesinde Ücret*, 2. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2007.

Yapıcı, Murat/Koldemir, Birsen. "Yeni Teknoloji ve Alternatif Yakıt Uygulamalarının Römorkör Üretimine Etkilerinin Araştırılması", *Kılavuzluk/Römorkörcülük Hizmetleri ve Teknolojileri Kongresi I (Bildiriler Kitabı)*, İzmir 2015, ss. 13-20.

Yavuz, Cevdet/Acar, Faruk/Özen, Burak. *Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, C. II, 11. Bası, İstanbul: Beta Yayınevi, 2022.

Yazıcıoğlu, Emine. *Kender Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (Temel Bilgiler*), 16. Bası, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020.

Yazıcıoğlu, Emine. *Tekne Sigortası Sözleşmesi*, İstanbul: Beta Yayınevi, 2003 (Tekne Sigortası).

Yazıcıoğlu, Emine. "Deniz Aracı İşleteninin Akit Dışı Sorumluluğu", *Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar (Uluslararası Kongre)*, Ankara (2018): 140-165. (Deniz Aracı İşleten).

Yeniocak, Umut. "Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Genel İşlem Koşullarının Yargısal Denetim", *TBBD*, 107 (2013): 75-97.

Yercan, H. Funda. *Liman İşletmeciliği ve Yönetimi*, Mersin: Mersin Deniz Ticaret Odası, 1996.

Yeşilova Aras, Ecehan. *Gemilerin ihtiyati Haciz Kararının İnfazı ("Arrest")*, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2023.

Yetiş Şamlı, Kübra. "Lahey-Lahey/Visby, Hamburg, Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik", *İÜHFM,* 71/2 (2013): 479-496. (Sefere Elverişlilik).

Yetiş Şamlı, Kübra. *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul: XII Levha Yayınevi, 2013. (Taşıyanın Sorumluluğu).

Yılmaz, Ejder. *Hukuk Muhakemeleri Kanunu Şerhi*, 2. Bası, Ankara: Yetkin Yayınevi, 2013.

Yüceer, Bengi Selen. *Uluslararası Boğazlar ve Kılavuzluk*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi, 2001.

Yüksel Maamer, Hilal. *Genel İşlem Koşullarında Kapsam (Yürürlük) Denetimi*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2023.

Yünlü, Semih. *Yardımcı Kişilerin Fiillerinden Sorumluluk*, İstanbul: XII Levha Yayınevi, 2019.

Zekeriya Kurşat. "Eser ve Vekâlet Sözleşmelerinin Nitelendirilmesi Sorunu ve Nitelendirmenin Hükmü", *İÜHFM*, LXVII/1-2 (2009): 143-166.

Zevkliler, Aydın/Gökyayla, K. Emre. *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, 20. Bası, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2020.

Zhang, Lina. "Sea Towage under Chinese Law", editör Hjalmarsson, Johanna/ Zhang, Jenny Jingbo, *Maritime Law in China,* London-New York: Routledge, 2017.

Zhao, Liang/Lianjun, Li; *Maritime Law and Practice in China*, New York: Routledge, 2017.

PERYODİKLER, RAPORLAR ve REHBERLER

Australian Bureau of Transport and Communications Economics (BTCE), *Harbour Towage: An Analysis of Industry Performance*, Canberra 1989.

CMI, *Guidenes Relating to General Average*, 2016.

CMI, *The Travaux Préparatoires of the Conventıon on Salvage 1989*, Antwerp 2018.

Code of Practice for Craft Towage Operations on the Thames, 2022.

Code of Practice for Ship Towage Operations on the Thames, 2024.

Denizcilik Çalışma Grubu Raporu, *11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şûrası*, Ankara 2013.

Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, *Liman Tek Pencere Sistemi Acente Kılavuzu*, 2018.

International Tug & Salvage

KEGM, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi.

Ministerio de Justicia; *Act 14/2014, Dated 24th July, on Maritime Navigation*, Colección: Traducciones del Derecho Español, 2014.

Port of Bremenhaven Information Guide, 2024.

Port of Le Havre Harbor Towage Tariff, 2018.

Port of Le Havre Information Guide, 2016.

Port of Marseille Information Guide, 2021.

Port of Portsmouth Information Guide, 2023.

Port of Rotterdam Information Guide, 2024.

Report, *U.S. Navy Towing Manual*, 2002.

Schiff&Hafen.

The Competition Autrity, *Competition in The Irish Ports Sector*, Dublin 2013.

TugeZine.

TÜRKLİM, *Türkiye Limancılık Sektörü 2023 Raporu*, 2024.

Revision of UK Standard Conditions for Towage and Other Services 2024.

UNCTAD, *Legal Aspects of Port Management*, 1993.

UNCTAD/SDD/LEG/3, 09.03.1995.

World Bank, *Accelerating Digitalization (Critical Actions to Strengthen the Resilience of the Maritime Supply Chain)*, Washington DC 2020.

ELEKTONİK KAYNAKÇA

http://emsal.yargitay.gov.tr
http://www.kazanci.com
http://www.lexpera.com.tr
https://casetext.com/

https://eurotugowners.com/

https://sozluk.gov.tr/

https://www.i-law.com/

https://www.taskomuru.gov.tr/ihale/uploads/2419810.pdf.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad: Kağan TURAN	
Eğitim Bilgileri	
Lisans	
Üniversite	Marmara Üniversitesi
Fakülte	Hukuk Fakültesi
Bölümü	Hukuk
Yüksek Lisans	
Üniversite	Ondokuz Mayıs Üniversitesi
Enstitü Adı	Sosyal Bilimler Enstitüsü
Ana Bilim Dalı	Özel Hukuk
Programı	Özel Hukuk
Makale ve Bildiriler (Varsa)	
1. Kağan TURAN; "Özel Denetimin Konusu", *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, C. 42, Sa. 1, Y. 2020, ss. 567-607. **2.** Kağan TURAN; "14.02.2020 Tarihli Sigorta Sözleşmelerinde Bilgilendirmeye İlişkin Yönetmelik Çerçevesinde Getirilen Yenilikler ve Değişiklikler", *Ceren Damar Şenel I. Genç Bilim İnsanları Toplantısı*, Ankara 2020. (Özet Bildiri/Sözlü Sunum).	