

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

**DONATANIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN
BORÇLARI / SORUMLULUĞU**

Yüksek Lisans Tezi

BAHAR CANATAN

Danışman: PROF. DR. MERİH KEMAL OMAĞ

İstanbul, 2009

T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK BİLİM DALI

**DONATANIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN
BORÇLARI / SORUMLULUĞU**

Yüksek Lisans Tezi

BAHAR CANATAN

İstanbul, 2009

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

HUKUK Anabilim Dalı ÖZEL HUKUK Bilim Dalı Yüksek Lisans öğrencisi
BAHAR CANATAN nın DONATANIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN
SORUMLULUĞU / BORÇLARI adlı tez çalışması ,Enstitümüz Yönetim Kurulunun
16.07.2009 tarih ve 2009-12/34 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından
oybirliği/oyçokluğu ile Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi

: 7/...../2009

1) Tez Danışmanı : PROF. DR. MERİH KEMAL OMAĞ

2) Jüri Üyesi : PROF. DR. SELİM ATAERGİN

3) Jüri Üyesi : YRD. DOÇ.DR. CANAN YILMAZ



İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
KISALTMALAR.....	VII
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ TİCARET HUKUKU'NDA DONATANIN BORÇLARINA / SORUMLULULUĞUNA İLİŞKİN KAYNAKLAR

I. TÜRK HUKUKUNDA YER ALAN YASAL DÜZENLEMELER.....	4
A. KANUNLAR.....	4
1. Anayasa.....	4
2. Türk Ticaret Kanunu.....	5
3. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı.....	6
4. Liste Halinde İlgili Kanunlar.....	7
B. TÜZÜK VE YÖNETMELİKLER.....	8
II. ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER.....	8
A. DENİZ KAZALARINA VE DONATANIN BORÇLARINA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER.....	8
1. Denizde Kurtarma ve Yardım İşlerine Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 23.9.1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi (Kurtarma ve Yardım, 1910).....	8
2. Denizde Çatmalara Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 23.9.1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi (ÇATMA, 1910).....	9
3. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREGS, 1972).....	11

4. Denizlerde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, Hamburg 1979 (SAR, 1979).....	11
5. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS, 1974).....	11
B. DONATANIN BORÇLARINA VE SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER.....	11
1. Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Tahdidi İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi.....	11
2. Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Sözleşme (LLMC,1976).....	12
3. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC, 1992).....	12
4. Nükleer Gemi İşletenlerin Mesuliyetlerine Dair 25.5.1962 tarihli Brüksel Sözleşmesi.....	14
5. Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Denizyolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair 1996 tarihli Uluslararası Sözleşme (HNS, 1996).....	15

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ KAZALARI VE TEMEL KAVRAMLAR

I. DENİZ KAZASI TERİMİ.....	18
A. GENEL OLARAK.....	18
B. HUKUKİ ANLAMDA.....	19
II. ÇATMA.....	22
A. GENEL OLARAK.....	22
B. UNSURLARI.....	24
C. KUSURSUZ ÇATMA.....	28
D. KUSURLU ÇATMA.....	29
E. MÜŞTEREK KUSURLU ÇATMA.....	32
III. MÜŞTEREK VE HUSUSİ AVARYA.....	33
A. GENEL OLARAK.....	33
B. MÜŞTEREK AVARYA.....	34

C. HUSUSİ AVARYA.....	38
IV. KURTARMA VE YARDIM.....	39
A. GENEL OLARAK.....	39
B. KURTARMA VE YARDIM ÜCRETİNİN TESBİTİ.....	41
C. KURTARMA VE YARDIM ÜCRETLERİNİN İNDİRİLMESİ VEYA KALDIRILMASI.....	43

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SORUMLULUK HUKUKU VE DONATANIN SORUMLULUĞU

I. GENEL OLARAK SORUMLULUK KAVRAMI VE SORUMLULUK TÜRLERİ.....	44
II. AKİT DIŞI VE AKDİ SORUMLULUK HALLERİ GENEL OLARAK.....	47
A. AKDİ SORUMLULUK KAVRAMI VE AKDİ SORUMLULUK HALLERİ.....	47
B. AKİT DIŞI SORUMLULUK VE AKİT DIŞI SORUMLULUK HALLERİ...	48
III. DONATAN, DONATANIN AKİTTEN DOĞAN SORUMLULUĞU VE DONATANIN AKİT DIŞI SORUMLULUĞU.....	49
A. DONATANIN AKİT DIŞI SORUMLULUĞU.....	49
1. TTK. md.947’de Düzenlenen Donatanın Borcu.....	49
2. TTK. md.948’de Yer Alan Düzenleme.....	54
3. TTK. md.947 ve Borçlar Kanunu ve BK. md.55 Arasındaki İlişki.....	55
B. DONATANIN AKDİ SORUMLULUĞU.....	60

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DONATANIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞU

I. GENEL OLARAK	62
-----------------------	----

A.	BORÇ VE SORUMLULUK KAVRAMLARI.....	62
B.	– İLE SORUMLULUĞUN TÜRLERİ.....	63
C.	DONATANIN – DEN SORUMLULUĞU.....	63
D.	DONATANIN SINIRLI SORUMLULUĞU.....	64
	1. Donatanın Sınırlı Ayni Sorumluluğu.....	65
	2. Donatanın Sınırlı Şahsi Sorumluluğu.....	67
	3. Donatanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Düzenlemeler.....	70
II.	DONATANIN ÇATMADAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞU.....	71
A.	ÇATMANIN UNSURLARI.....	72
B.	BORCUN ŞARTLARI.....	73
C.	ÇATMANIN NEVİLERİNE GÖRE DONATANIN BORÇLARI.....	74
	1. Donatanın Kusursuz Çatmalardan Borçları.....	74
	2. Donatanın Kusurlu Çatmalardan Borçları.....	75
	a. Genel Olarak.....	75
	b. Özel Haller.....	77
	c. Donatanın Bir Tarafın Kusurlu Olduğu Çatmalardan Sorumluluğu..	79
	d. Donatanın Kılavuz Alınan Hallerde Oluşan Çatmalardan Sorumluluğu.....	79
	(1) İsteğe Bağlı Kılavuzluk.....	80
	(2) Mecburi Kılavuzluk.....	80
	(a) Gemiye Kılavuz Alma Mecburiyeti.....	81
	(b) Geminin İdaresini Kılavuza Bırakma Mecburiyeti..	81
	e. Donatanın Römorkaj Hallerinde Çatmalardan Sorumluluğu.....	83
	3. Donatanın Müşterek Kusurlu Çatmalardan Sorumluluğu.....	84
	4. Donatanın Kıyasen (Hükmi) Çatmalardan Sorumluluğu.....	89
E.	MEVCUT HUKUKİ DÜZENLEMENİN ULUSLARARSI MEVZUATA UYGUNLUĞU KONUSU VE TÜRK TİCARET KANUNU İLE BRÜKSEL KONVANSİYONU ARASINDAKİ FARKLAR.....	89

III.	DONATANIN MÜŞTEREK AVARYADAN VE HUSUSİ AVARYADAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞU.....	91
A.	GENEL OLARAK.....	91
B.	MÜŞTEREK AVARYA TİPLERİNE GÖRE DOĞAN ZARAR VE MASRAFLAR.....	92
C.	MÜŞTEREK AVARYADA DONATANIN SORUMLULUĞU.....	95
D.	YORK-ANVERS KURALLARI 2004 VE DONATANIN SORUMLULUĞU.....	96
IV.	DONATANIN KURTARMA VE YARDIMDAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞU.....	97
A.	GENEL OLARAK KURTARMA-YARDIM VE UNSURLARI.....	97
B.	DONATANIN SORUMLULUĞU VE KAPSAMI.....	98
1.	TTK. md. 1233 Uyarınca Doğan Sorumluluk.....	98
2.	TTK. md. 1234 Uyarınca Doğan Sorumluluk.....	99
3.	Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun md. 14-24 ve Brüksel Sözleşmesi md. 11 Uyarınca Doğan Sorumluluk.....	100

BEŞİNCİ BÖLÜM

KONUVA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI VE İÇTİHATLAR

I.	GENEL OLARAK DONATANIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI.....	103
II.	DONATANIN KURTARMA VE YARDIMDAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI.....	106
III.	DONATANIN ÇATMADAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI.....	106

ALTINCI BÖLÜM

TÜRK TİCARET KANUNU TASARISI İLE GETİRİLEN YENİLİKLER

I. GENEL OLARAK.....	110
II. DONATAN VE DONATANIN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER.....	112
III. DENİZ KAZALARINA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER.....	112
A. ÇATMAYA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER.....	112
B. MÜŞTEREK AVARYAYA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER.....	113
C. KURTARMAYA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER.....	114
D. PETROL KİRLİLİĞİ ZARARLARNIN TAZMİNİNE İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER.....	116
SONUÇ.....	118
KAYNAKÇA.....	121

KISALTMALAR

ADHGB	: Alman Umumî Ticaret Kanunnâmesi
age.	: Adı geçen eser
agm.	: Adı geçen makale
A.Y.	: Türkiye Cumhuriyeti Anayasası
B.	: Bası
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BGB	: Bürgerliches Gesetzbuch (Alman Medeni Kanunu)
BK.	: Türk Borçlar Kanunu
Bkz., bkz.	: Bakınız
c.	: Cümle
C.	: Cilt
CLC (1969, 1992)	: International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (Petrol Kirliliğinden İleri Gelen Kirlenmeden Doğan Zararlar İçin Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlarası Sözleşme)
COLREGS, 1972	: Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü, 1972)
CLR	: Commonwealth Law Report
ÇatmaMS	: International Convention for the Unification of the Certain Rules of Law with Respect to Collisions Between Vessels (Denizde Çatmalara Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi)
ÇK.	: Türk Çevre Kanunu
dn.	: Dipnot
DTK	: Deniz Ticaret Kanunu
E.	: Esas
FUND (1971, 1992)	: International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (Petrol Kirliliği Zararlarının Tazmini için Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme)
GYS	: Güvenli Yönetim Sistemi
HD.	: Hukuk Dairesi
HGB	: Alman Ticaret Kanunu
HNS	: International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Taşınmasından Doğan Sorumluluk İle İlgili Uluslararası Sözleşme)
İBD	: İstanbul Barosu Dergisi
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
IAEA	: International Atomic Energy Agency (Uluslararası Atomik Enerji Kurumu)
IMF	: International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
IMCO	: Inter-Governmental Maritime Consultative Organisation (Hükümetlerarası Denizcilik Danışma Teşkilatı)
IMO	: International Maritime Organisation (Uluslararası Denizcilik Teşkilatı)
IOPC Fund	: International Oil Pollution Compensation Fund

ISM Code	: International Safety Management Code (Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu)
İst.	: İstanbul
K.	: Karar
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
KTB	: Kaanûnnâme-i Ticâret-i Bahriyye
LLMC	: Convention on Limitation of Liabilities for Maritime Claims (Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Uluslararası Sözleşme)
Ll. L. Rep.	: Lloyd's Law Reports
LLP	: Lloyd's of London Press Limited
LMCLQ	: Lloyd's Maritime Commercial Law Quartely
LOF	: Lloyd's Open Form of Salvage Agreement (Lloyd's Standart Kurtarma Sözleşmesi)
md.	: Madde
MARPOL	: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, as Modified by the Protocol of 1978 Relating Thereto (Gemilerin Denizleri Kirlenmelerinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme)
MK.	: Türk Medeni Kanunu
MEPC	: Marine Environment Protection Comiteé (Deniz Hayatını Koruma Komitesi)
MÖHUK	: Milletlerarsı Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
No., no.	: Numara
NUCLEAR, 1971	: Convention Relating to Civil Liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear Meterials (Denizyolu ile Nükleer Madde taşımalarında Hukuki Mesuliyete Dair Brüksel Sözleşmesi)
OECD	: Ekonomik İşbirliği ve Geliştirme Kurumu
OPA	: Oil Pollution Report
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
p.	: Paragraf
Prot.	: Protokol
RG.	: Resmi Gazate
s.	: Sayfa
ss.	: Sayfa sayısı
S.	: Sayı
SAR, 1979	: International Convention on Maritime Search and Rescue (Denizde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi)
Semp.	: Sempozyum
SOLAS, 1974	: International Convention for the Safety of Life at Sea (Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi)
T.	: Tarih, tarihli
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TSR	: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
Vb.	: Ve benzeri
Vd.	: Ve devamı
YAK	: York-Anvers Kuralları
Yarg.	: Yargıtay
YİBK	: Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı
YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu

GİRİŞ

Donatanın deniz kazalarından doğan sorumluluğu/ borçları tezin konusunu teşkil etmektedir. Tezin donatanın deniz kazalarından mütevellit sorumluluğunun ve borçlarının belirlenmesine yönelik aktarılması gereken temel kavramlar verilecektir. Akabinde, uluslararası platformda konuya ilişkin ve konunun bağlantılı olduğu durumlara ilişkin yer alan ve önceden yer almış olan sözleşmelere değinilecektir.

Tezin en önemli kapsam alanı şüphesiz ki deniz kazalarından mütevellit donatanın sorumluluğu olmakla beraber; yan ve tamamlayıcı unsurlar olarak da donatanın akitten doğan, akit dışı sorumluluğu ve donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hususları da, konunun daha net anlaşılabilmesi için detaylıca irdelenecektir.

Tezin hazırlanış amacı ise, öncelikli olarak donatanın sorumluluklarının, diğer gemi adamlarının sorumluluklarından ayırt edilmesini sağlamak olacaktır. Tezin sorumluluk hukuku ile ilintisi bu sebeple çok kuvvetlidir. Doktrinde yer alan kaynaklar genelde “Taşıyanın Sorumluluğu”na ilişkindir. Tezin kaynakça taraması esnasında bu sıkıntının yaşanması hasebiyle, konuya ilişkin kapsamlı bir kaynak yaratma amacı da kendiliğinden belirmiştir.

Elbette ki tezin amacı olarak, deniz kazaları neticesinde meydana gelen deniz kirliliklerinin dünyada yarattığı kaygı ve bu kaygının ne şekilde çözümleneceği hususu da, yadsınılamaz derecede önem arz etmektedir. Uluslararası arenada konuya ilişkin problemin çözümlenmesine yönelik farklı şekillerde meydana gelebilecek deniz kirlenmelerine karşın pek çok sözleşme düzenlenmiştir. Denizlerin korunması gereken önemli bir değer olması sebebiyle bu konu özellikle uluslararası arenada yerini almıştır. Doğacak zararların tazmininin kime yöneltileceğine yönelik husus da sorumluluk kavramını beraberinde getirmektedir. Bu meyanda, tezin amacı, uluslararası yapılan tüm düzenlemelerin bir bütün halinde sunularak; karşılaştırılmasının yapılmasını ve iyileştirmeye yönelik mülahazaları geliştirilmesinin sağlanmasını sağlamaktır.

Tezin bir diğ er amacı da, sorumluluğ un kapsamının Türk Ticaret Kanunu ve Türk Borçlar Kanunu kapsamında değ erlendirilmesinin ve farklılıklarının sunulmasını sağlamaktır. Mezkur iki Yasa arasındaki fark ve uygulama alanları detaylı bir şekilde irdelenirken, aynı zamanda işbu husus, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı kapsamında da ele alınarak yapılan yeni düzenlemelerin neler oldukları, yeterliliğ i ve etkinliğ i tartışılarak konu detaylandırılacaktır. Ticaret Kanunu Tasarısı konuya ilişkin yeni düzenlemeler getirmiştir ve bu düzenlemelerin konunun algılanması ve uluslararası sözleşmelerde yer alan uygulamalara doğ ru yönlenmesinin kavranması açısından detaylı olarak incelenecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZ TİCARET HUKUKU'NDA DONATANIN BORÇLARINA / SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN KAYNAKLAR

I. TÜRK HUKUKUNDA YER ALAN YASAL DÜZENLEMELER

A. KANUNLAR

1. Anayasa

Türkiye Cumhuriyeti Anayasa'sı, temel norm olma özelliğinden mütevellit, her türlü hukuka ve yasal mevzuata ışık tutmaktadır. Anayasa'nın Deniz Hukuku'na ilişkin dikkati çeken 56'ncı madde hükmü, Çevre Kanunu ile korunması öngörülen hususların esasını teşkil etmektedir. Anayasa md. 56, deniz kirliliğinden ileri gelen zararlar ve bunun tazminine ilişkin yapılmış ve yapılması gereken yasal düzenlemelerin temel çerçevesini belirlemektedir. Anayasa md.56 uyarınca, *“Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek devletin ve vatandaşların ödevidir”*. Mezkur hüküm uyarınca, çevre koruması ve geliştirmesine ilişkin ödevler, sadece devlete değil, devletle beraber vatandaşlara da yüklenmiştir.

Donatanın çatma hükümleri uyarınca sorumluluğu açısından da A.Y. ile desteklenen bir durum söz konusudur. Bu husus, devletin kamu personelinin faaliyetlerinden ötürü sorumluluğunu düzenleyen A.Y. md. 129 f.5¹, 657 Sayılı Devlet

¹ Anayasa md.129 f.5: “...Memurlar ve diğer kamu görevlilerinin yetkilerini kullanırken işledikleri kusurlardan doğan tazminat davaları, kendilerine rücu edilmek kaydıyla ve kanunun gösterdiği şekil ve şartlara uygun olarak ancak idare aleyhine açılabilir.”

Memurları Kanununun ilgili hükümleri² ve 1602 Sayılı Askeri Yüksek İdare Mahkemesi Kanununun ilgili hükümlerinin Ticaret Kanununun çatma hükümleri ile TTK. md.947 üzerindeki etkisidir. Donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna yönelik hükümlerinin, kısaca *kamu gemileri* olarak nitelendirebileceğimiz, *münhasıran bir âmme hizmetine tahsis edilen devlet gemileri ile donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemiler* hakkında da tatbik edileceğini düzenleyen TTK. md.822 f.2 no.2 hükmü uyarınca, devlet de tıpkı ticari faaliyette bulunan donatan gibi, kamu gemilerinde görev yapan gemi adamlarının kusurlarıyla verdikleri çatma ve diğer zararlardan sorumlu tutulmaktadır.

2. Türk Ticaret Kanunu

Ticaret Kanunu'nun Dördüncü Kitabı "Deniz Ticareti" başlığını taşımaktadır. Bu manada, gerek genel anlamda deniz hukukuna ilişkin gerekse donatanın sorumluluğuna ilişkin sorunların çözümünde temel alınacak esaslı Kanun 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'dur. Tezin bu kısmında genel anlamda TTK'nın deniz hukukuna ilişkin hükümlerinden bahsedilmeyerek, sadece donatanın sorumluluğuna ilişkin kısımlar kısaca ele alınmaktadır. Zira tezin ilgili kısımlarında, donatanın borçları ve sorumluluğu gerek genel olarak gerekse her bir deniz kazası için detaylıca ele alınıp irdelenmektedir. Bu bölümde ise tüm bu hususların tekrarından kaçınılarak ve özet olarak mevcut Kanun'daki donatanın borçları ve sorumluluğuna ilişkin hususlar ele alınmaktadır.

TTK. md.947, gemi adamlarının kusurları nedeniyle üçüncü kişinin uğradığı zararlardan, ki buna deniz kirliliği de dahildir, donatanın sorumlu olacağını hükme bağlamıştır. Madde hükmünde gemi adamının kusurlu davranışı, zararın meydana gelmesi, zararın üçüncü bir şahsın üzerinde doğması ve kusur ile zarar arasında illiyet rabıtasının bulunması hususları beraber bulunmalıdır ki ancak bu takdirde donatanın "-den sorumluluğundan" (borcundan) bahsedebilme imkânı doğmaktadır. İlgili

² 14.7.1965 tarih ve 657 Sayılı Devlet Memurları Kanunu md. 13: "Kişiler, kamu hukukuna tabi görevlerle ilgili olarak uğradıkları zararlardan ötürü bu görevleri yerine getiren personel aleyhine değil, ilgili kurum aleyhine dava açarlar; kurumun genel hükümlere göre sorumlu personele rücu hakkı saklıdır."

bölümlerde de zikredildiği üzere, TTK. md.947’de yer alan sorumluluk ek (munzam) bir sorumluluktur.³

TTK. md.948 ise donatanın sorumluluğunun kapsamını ve sınırlarını düzenlemektedir. Dolayısıyla işbu madde hükmü donatanın “-ile sorumluluğunu” (sorumluluk) belirlemektedir. Buna göre donatan, üçüncü şahsın alacağından dolayı sadece deniz serveti (gemi, navlun ve sürrogatlar) ile sorumlu kılınarak donatanın sınırlı aynı sorumluluğu prensibi benimsenmiştir. Ancak mezkur hüküm, 19.11.1976 tarihinde Londra’da kabul edilen "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"nin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesiyle birlikte, zımnen mülga olmuştur. TTK. md.948’e ilişkin bir diğer husus da, üçüncü şahsın bu hüküm mucibince doğan alacağının, TTK. md. 1235/b.9 gereğince, alacaklıya gemi alacaklısı hakkı vermesidir.⁴

TTK. md. 949 uyarınca, donatanın sınırsız sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu hüküm genel prensibe tezat oluşturmamaktadır. Nitekim, mezkur hükümde donatan, gemi adamlarının hizmet ve iş sözleşmelerinden doğan alacaklarından dolayı şahsen sorumlu kılınmaktadır. Bu hüküm Borçlar Hukukunda yer alan sözleşmeden doğan sorumluluğun doğal bir sonucudur.

3. Türk Ticaret Kanunu Tasarısı

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı hakkında (1/324 Esas Sayılı), Esas Komisyon olan Adalet Komisyonu tarafından 11.1.2008 tarihli karar ile rapor verilmiştir ve Tasarı TBMM’nde onay beklemektedir. Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı (1/487 Esas Sayılı) da Adalet Komisyonunun 31.3.2008 karar tarihli raporuyla TBMM’ne 1.4.2008 tarihinde gönderilmiştir. Türk Ticaret Kanunu Tasarısının yasalaşması halinde, tüm ticaret hukukunu kapsayacak radikal değişiklikler yaşanacaktır. Elbette ki tez konusunu ilgilendiren kısım deniz hukukuna ilişkin olan kısımdır. Tasarıda “Deniz Ticareti” Beşinci Kitap’ta düzenlenmiştir. Tasarı

³ Konu hakkında detaylı açıklama için bkz. Üçüncü Bölüm, III, A, 1.

⁴ **KARA, Hacı:** Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, (Yayınlanmış Doktora tezi 1. Baskı, Yamaner Yayıncılık, İstanbul Mart 2005), s.44; Detaylı açıklama için bkz. İkinci Bölüm, IV, A.

ile deniz ticaret hukukuna ve özellikle de donatanın doğan borçları ve sorumluluğuna yönelik revizyonlar, tezin altıncı bölümünde ayrıca ve detaylı olarak sunulmaktadır.

4. Liste Halinde İlgili Kanunlar

a. Çevre Kanunu

9.8.1983 tarih ve 2872 sayılı Kanun (RG.: 11.8.1983-18132). Değişiklik: 26.4.2006 tarih ve 5491 sayılı Çevre Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (RG.: 13.5.2006-26167).

b. Borçlar Kanunu

22.4.1926 tarih ve 818 sayılı Kanun (RG.: 29.4.1926-359). Borçlar Kanununun, donatanın sorumluluğuna dair uygulanabilir hükümlerini istihdam edenin sorumluluğunu belirleyen BK. md.55 ve md.100 teşkil etmektedir. Tezin ilgili bölümlerinde konuya ilişkin tartışmalar detaylı bir şekilde sunulmaktadır.

c. Denizde Can Ve Mal Koruma Hakkında Kanun

10.6.1946 tarih ve 4922 sayılı Kanun (RG.: 14.6.1946-6333). Değişiklik: 5.5.1981 tarih ve 2459 sayılı Kanun 4.7.1988 tarih ve 336/1 sayılı KHK. 16.7.2008 tarih ve 5790 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun bulunmaktadır.

d. Deniz İş Kanunu

20.4.1967 tarih ve 854 sayılı Kanun. Değişiklik: 4.7.1988 tarih ve 336/1 sayılı KHK.

e. Limanlar Kanunu

14.4.1341 tarih ve 618 sayılı Kanun. Kanunun 7. maddesi 27.10.1935 tarih ve 1829 sayılı kanunla değiştirilmiştir. 16.7.2008 tarih ve 5790 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun bulunmaktadır.

B. TÜZÜK VE YÖNETMELİKLER

Donatanın sorumluluğunu da içeren tüzük ve yönetmelikler aşağıda liste halinde sunulmaktadır.

- **Türk Arama ve Kurtarma Yönetmeliği:** 20.9.2001 tarih ve 2001/3275 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilmiştir (RG.: 12.12.2001-24611). Yönetmeliğin dayandığı Kanun ise 9.6.1958 tarih ve 7126 sayılı Sivil Savunma Kanunudur.

- **Gemi Adamları Yönetmeliği:** 31.7.2002 tarih ve 24832 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.

II. ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

A. DENİZ KAZALARINA VE DONATANIN BORÇLARINA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

1. Denizde Kurtarma ve Yardım İşlerine Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 23.9.1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi (Kurtarma ve Yardım, 1910) – Convention Internationale Pour L’unification de Certaines Règles en Matière D’ assistance et de Sauvetage Maritimes (Assistance et Sauvetage, 1910) – International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea (Assistance and Salvage at Sea, 1910)

Söz konusu sözleşmenin 14. maddesi 27.5.1967 tarihli protokol ile değiştirilmiştir. Türkiye bu Sözleşme’ye 16.9.1955 tarihinde taraf olmuştur.

28.4.1989 tarihli **Yardım Hakkındaki Uluslararası Sözleşme** Londra'da imzalanmıştır. İşbu Sözleşme, 15 Devletin onayından 1 (bir) yıl sonra 14.7.1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2. Denizde Çatmalara Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 23.9.1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi (ÇATMA, 1910) – Convention Internationale Pour L' unification de Certaines Règles en Matière D' abordage et Protocole de Signature (ABORDAGE, 1910) – International Convention for the Unification of the Certain Rules of Law with Respect to Collisions Between Vessels

Sözleşmede, haksız fiilin özel bir türünü teşkil eden çatmadan doğan zararlar için, kusur sorumluluğu esası öngörülmektedir. Bu esastan hareketle sözleşmeye göre çatmalar, Türk Hukuku'ndeki ayırım gibi, kusursuz (ÇatmaMS. md.2) ve kusurlu çatma olarak ikiye ayrılmakta ve kusurlu çatmalar da tek tarafın kusuru ile çatma ve müşterek kusurlu çatma olmak üzere ikiye ayrılmaktadır.

Brüksel Sözleşmesi md.2 uyarınca kusursuz çatma, bir kaza, umulmayan hal veya mücbir bir kuvvet yüzünden meydana gelen veya neden ileri geldiği anlaşılmayan çatmalar olarak üç halde ortaya çıkmaktadır. Bu her üç halde de meydana gelen kusursuz çatma neticesinde doğan zararlar için, Sözleşme uyarınca donatanın sorumluluğuna gitmek mümkün değildir.

Brüksel Sözleşmesi md. 3'te ise, bir tarafın kusuruyla meydana gelen çatma neticesinde oluşan zararlardan, kusurlu olan taraf geminin donatanının sorumlu olacağı düzenlenmektedir. Sözleşmeye göre donatanın sorumluluğundan bahsedebilmek için, *geminin* kusurlu hareket ettiği, çatma ve zararın bu yüzden doğduğu ispat edilmelidir. Sözleşmede zarar görenlerin ispat yükünü hafifletmek için, herhangi bir gemi adamının kusuruna (kaptan, gemi adamları veya kılavuzun bir fiil ya da ihmali) bağlanabilen

geminin kurallara aykırı hareketi esas alınmıştır.⁵ ÇatmaMS. md. 5 uyarınca, çatma mecburi kılavuzun kusurundan ileri gelmiş olsa dahi donatan sorumlu olmaktadır.^{6 7}

Brüksel Sözleşmesi md. 4'te, müşterek kusurlu çatmalarda gemilere, gemilerdeki yüklere, yolcu, gemi adamı ve gemide bulunan diğer kimselerin eşyalarına gelen zararlardan dolayı sorumluluğun, gemilerin kusurlarının ağırlığı oranında olacağı düzenlenmektedir. Türk Hukuku'dan farklı olarak, Brüksel Sözleşmesine göre, gemilerin kusurlarının ağırlık oranları tespit edilemediği takdirde, kusur oranlarının eşit olacağı esası benimsenmiştir. Brüksel Sözleşmesi'ndeki düzenleme de, Türk Ticaret Kanunu'ndakine paralel olarak, mala gelen zararlarda donatanların kusur nisbetinde, cismani zararlarda ise müteselsil sorumluluğunu (ÇatmaMS.md.4 f.3) esas almıştır.⁸ Mala gelen zararlarda müteselsil sorumluluğun kabul edilmemesi navlun hukukunda Lahey Kaideleri ile öngörülen ve çoğu hukukca benimsenmiş olan mutlak sorumsuzluk (sevk ve teknik idare kusuru) esasına uygun düşmektedir.⁹ Tarasıda da cismani zararlara ilişkin sorumluluk düzenlenirken, teselsülün çatmaya karışan bütün gemilerin donatanları arasında değil, yalnızca kusurlu donatanların arasında bulunduğu belirtilmiştir (TSR. md.1290)¹⁰

Türkiye işbu Sözleşme'yi, 9.6.1937 tarih ve 3226 Sayılı Kanunla uygun bularak onaylamış ve Sözleşme 16.9.1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

3. Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü (COLREGS, 1972) – Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea (COLREGS,1972)

⁵ **ÇETİNGİL, Ergon:** “Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Ankara, 1983, s.129.

⁶ Bkz. Karşıt Düzenleme TTK. md.1219: “Gemi mecburi kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan donatan mesul olmaz; meğer ki, gemi adamlarından olan kimseler kendilerine düşen vazifeleri yapmamış olsunlar.”

⁷ Brüksel Sözleşmesinin 6. md. f. 2’ye göre, Sözleşmenin uygulama alanına ilişkin olarak, çatmada sorumlulukla ilgili kanuni karinelerin geçerli olmadığı öngörülmektedir. Aynı şekilde Sözleşmenin 2. md. f.2’de duran gemi lehine bir karine konulmamıştır. **ÇETİNGİL, Ergon:** ag. Semp, s.130.

⁸ Benzer açıklama için bkz. **ATAMER, Kerim:** “1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma”, *Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan*, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Huku Bülteni, İstanbul, 2004, s.199; Y11HD, (“Kalkavan”./.”Tuncay Çepnioğlu”),19.12.1994; **ATAMER, Kerim:** ARMAĞAN, agm.,s.199, dn.72.

⁹ **ÇETİNGİL, Ergon:** ag. Semp., s.132.

¹⁰ **ATAMER, Kerim:** ARMAĞAN, agm., s.201.

Türkiye bu Sözleşmenin 31.5.1963 tarih ve 244 sayılı Kanunla onaylanmasını uygun bulmuş ve 12.12.1977 tarih ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşmeyi tasdik etmiştir (RG: 29.4.1978-16273). Yapılan değişikliklerle Sözleşme, 20.9.1984 tarih ve 84/8541 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yeniden tasdik edilmiştir (RG: 18.11.1984).

4. Denizlerde Arama ve Kurtarma Uluslararası Sözleşmesi, Hamburg 1979 (SAR, 1979) – International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979 (SAR, 1979)

Sözleşme 22.6.1985 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu Sözleşmenin 20.3.1985 tarih ve 3171 sayılı Kanunla onaylanmasını uygun bulmuş ve 22.1.1986 tarih ve 86/10311 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile tasdik etmiştir (RG: 24.3.1986-19057).

5. Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS, 1974) – International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS, 1974)

Türkiye tarafından 31.5.1963 tarih ve 244 sayılı Kanun ile Sözleşmenin onaylanması uygun bulunmuş ve 6.3.1980 tarih ve 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile tasdik edilmiştir (RG: 25.5.1980).

B.DONATANIN BORÇLARINA VE SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

1. Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Tahdidi İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi

Türkiye bu Sözleşme'ye 4.1.1956 tarihinde katılmıştır. Sözleşme, 10.10.1957 tarihli Brüksel Sözleşmesi ile değiştirilmiştir.

2. Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Sözleşme (LLMC,1976) – Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

Yukarıda zikredilen Sözleşme'nin yerine, son olarak Kasım 1976'da Londra'da imzalanan **“Deniz Alacaklılarına Karşı Mesuliyet Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Uluslararası Sözleşme”** geçmiştir. 1976 tarihli Sözleşme, Aralık 1986'da yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu Sözleşme'yi, 31.5.1963 tarih ve 244 sayılı Kanun ve 28.2.1980 tarih ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylamıştır (RG: 4.6.1980-17007). Katılma formaliteleri tamamlanmış, 1.7.1998'de Türkiye âkit durumuna gelmiştir. 3 Mayıs 1996 tarihinde Londra Protokolü ile bu Sözleşmede bazı değişiklikler yapılmıştır.

3. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC, 1992) – International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as Amended in 1992 (Liability- CLC, 1992)

İşbu Sözleşmenin tadil edilmeden evvelki 1969 tarihli hali (CLC, 1969), petrol kirliliğinden doğan zararların tazmini için IMO tarafından hazırlanmış ve 1992 Protokolleri ile tadil edilmiştir.¹¹ Yapılan tadillerde köklü değişiklikler öngörülmüştür. Örneğin 1992 tarihli Protokollerle getirilen değişiklikler ile, 1969 ve 1971 tarihli orjinal sözleşmelere oranla yüksek sorumluluk limitleri, belirli tonajın üzerindeki tanker sahipleri için mecburi sigorta yükümlülükleri getirilmiş ve aynı zamanda daha geniş uygulama alanı getirilmiştir. 1992 tarihli Sözleşme ile değişik CLC 'de uygulama alanı genişletilmiştir. Sözleşme, artık taraf ülkenin münhasır ekonomik bölgelerinde ve karasularında kirlenmeden ileri gelen zararları da kapsayacak hale getirilmiştir.

Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi (CLC, 1992), gemi sahiplerinin petrol kirlenmesinden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmalarını sağlamaktadır.

Sözleşme, önceden belirlenmiş kirlenme zararlarını kapsamaktadır. Ödenecek tazminat ise, kirlenmiş çevrenin yeniden oluşturulabilmesi için alınan makul tedbirlere ilişkin olarak yapılan masraflarla sınırlı tutulmuştur. Sözleşme md.1'de tanımlar kısmında, tazminat istenebilmesi için meydana gelmesi gereken zarar kavramı tanımlanmıştır (CLC, 1992 md. 1 c.6). Buna göre Sözleşmenin bahsi geçen hükmü şu

¹¹ IMO çalışmalarını, Deniz Hayatını Koruma Komitesi (Marine Environment Protection Committee - MEPC) ile birlikte koordine etmiş ve geç olmadan önce doğal hayatı korumaya yönelik bir takım önlemlerin alınması gereğini milletlerarası platformda anlatmaya çalışmışlardır. **ŞEN, Elif:** “Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, (Yayınlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul 2000), s.89, dn.174'ten naklen.

şekildedir: “Kirlenme Zararı”nın anlamı: (a) Gemiden nereden olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün ziyan veya zararları ifade eder, bu bozulmdan kaynaklanan kâr kaybının dışındaki çevre bozulması için tazminatın, fiilen yapılan veya yapılacak olan eski haline döndürme ile ilgili makul tedbirlerin maliyetlerine saydırılması şartıyla; (b) Koruma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu ziyan veya zararlarda buna dahildir.¹²

Zarar kavramının tespitinden sonra sorumluluk kısmına geçmekte fayda vardır. Sözleşmeye göre, meydana gelen zararlardan (mücbir sebeple meydana gelenler hariç CLC, 1992 md.III (2,3)) sadece olay sırasında gemi siciline göre belirlenecek gemi sahibinin (donatanın) sorumlu tutulması esası benimsenmiştir (CLC, 1992 md. III). Donatanın sorumluluğun sınırlanmasının istisnası olarak Sözleşme md. III(4)’te, hasarın, donatanın zarar verme kasdıyla veya dikkatsizce ve zarara sebep olabileceğinin bilinciyle yaptığı kişisel bir hareket veya ihlalinden kaynaklanması durumunda donatanın, sorumluluğunu kısıtlama hakkına sahip olmayacağı belirtilmiştir. Kirlenme zararlarının iki veya daha fazla geminin katılımı ile meydana gelmesi halinde de her geminin donatanı oluşturan bütün zararlardan CLC, 1992 md.IV uyarınca müteselsilen sorumlu tutulurlar.

Sözleşme md. III(4) uyarınca, gemi malikinin acentası, gemi adamları, varsa gemi kiracısı, işleticisi veya operatörü veya kurtarma yardım çalışması yapan kişiler, meydana gelen kirlilik zararlarından sorumlu olmayacaklardır.¹³

Türkiye tarafından 26.4.2001 tarih ve 4658 sayılı Kanunla tadil edilen 27.1.2000 tarih ve 4507 sayılı Kanun ile Sözleşmenin onaylanması uygun bulunmuş ve 15.6.2001 tarih ve 2001/2668 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile tasdik edilmiştir (RG: 24.7.2001-24472). Türkiye, söz konusu Sözleşmeye âkit olurken, 4507 sayılı Kanunda Sözleşme’nin bazı hükümlerine çekince koyulmuştur.¹⁴ Ancak 4507 sayılı Kanun’da

¹² Konuya ilişkin benzer bilgi için bkz. **KARA, Hasan:** age., s.50.

¹³ Kirlilik zararlarından dolayı sadece donatanın sorumlu tutulmasının maksadına ilişkin görüş için bkz. **ŞEN, Elif:** age., s.95.

¹⁴ Türkiye’nin çekincesi şöyledir: Sözleşmenin II/a (ii) maddesinde yer alan “... veya, âkit taraf böyle bir belge belirlemediyse, bu Devlet tarafından uluslararası hukuka göre belirlenmiş ve karasularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz mili uzanan karasularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede...” ifadesi Türkiye açısından bağlayıcı değildir.

yer alan “ekli çekince ve beyan” ifadesi 4658 sayılı Kanun ile 4507 sayılı Kanun’da değişiklik yapılarak çıkarılmıştır. Yapılan son değişiklikle Sözleşme gereğince bir yıl sonra yani 17.8.2002 tarihinden itibaren bu Sözleşme Türkiye hakkında yürürlüğe girmiştir.¹⁵

4. Nükleer Gemi İşletenlerin Mesuliyetlerine Dair 25.5.1962 tarihli Brüksel Sözleşmesi – The Convention on the Liability of Operators of Nuclear Ships

Sözleşmenin hazırlanış maksadı, gemi işletenleri ile bu gemilerin karasularına girmesi halinde karşılaşılabilecek tehlikelere karşı âkit devletlerin önlem alınmasını istemeleridir. Sözleşme, nükleer gemi işleten veya işletme ruhsatı veren büyük devletler tarafından, kapsam dahiline harp gemilerini de dahil ettiği için, onaylanmamış; Sözleşme genel itibarla akdedildiği halde yürürlüğe girmemiştir.¹⁶

Sözleşme ile, meydana gelen zararlardan ötürü işleten sorumlu tutulmuştur.¹⁷ Sözleşme md. II b.2 uyarınca, aksine hüküm bulunmadıkça, nükleer zarardan işleten dışında kimse sorumlu değildir.¹⁸ Sözleşme md. 2 b.1 uyarınca, nükleer bir geminin işleteni, bir nükleer kazadan, ki bu çevreye nükleer yakıt veya bu geminin radyoaktif maddeleri ve atıkları da dahildir, ileri geldiği kanıtlanmış her nükleer zarardan *objektif* olarak sorumludur.

Üçüncü kişilerin kusurları sebebiyle oluşan zararlarda da işletenin sorumluluğu söz konusu olmakla beraber, Sözleşme md. II b.6 uyarınca işletenin rücu imkânı üç halin mevcudiyetinde sağlanmıştır. Bunlar: (1) Zarar, zarar vermek kasdıyla yapılan iradi bir fiil neticesinde meydana gelmişse, (2) Nükleer kaza, batmış olan bir geminin enkazının kaldırılması sonucu ise, (3) Rücu hakkı sözleşmede açıkça öngörülmüş ise. Bu haller dışında işletenin sorumluluğunun sınırlandırılması hükümleri de Sözleşme’de yer almaktadır (md.III b.1; VIII b.1 ve 2; II b.4).

Zira, böyle bir ifade, uluslararası hukuk normlarıyla çelişmekte olup, Türkiye bu alanları açık deniz olarak tanımaktadır. ŞEN, Elif: age., s.91-92, dn.179’tan naklen.

¹⁵ KARA, Hacı: age., s.50.

¹⁶ ÇETİNGİL, Ergon: ag. Semp., s.121 vd.

¹⁷ Sözleşme’ye göre işleten, bir nükleer gemi işletme yetkisi kendisine Devlet tarafından verilmiş her kişiyi veya bir nükleer gemiyi işleten sözleşen Devlet’i ifade eder (md. I b.4). ŞEN, Elif: age., s.119’tan naklen.

¹⁸ Tek sorumlu olarak İşletenin öngörülmesinin amacına ilişkin görüş için bkz. ŞEN, Elif: age., s.120.

Sözleşme’de, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasının istisnasına ilişkin md. XV b.2 önem arz etmektedir. Mezkur hüküm uyarınca, geminin izinsiz işletilmesi halinde, nükleer geminin radyoaktif madde ve atıklarının rol oynadığı bir zarar doğarsa, nükleer geminin maliki, nükleer kaza sırasında bu Sözleşme’nin amaçlarına göre “işleten” olarak kabul edilmesine rağmen sorumluluk sınırlamasından yararlanamaz.

5. Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Denizyolu ile Taşınmasından Doğan Zararlar İçin Sorumluluk ve Tazminata Dair 1996 tarihli Uluslararası Sözleşme – International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea (HNS, 1996)

Sözleşme’nin kapsamını, 1969 Sorumluluk ve 1971 Fon Sözleşmelerinin arasındaki bağlantının ne şekilde kurulacağı ve sorumluluğun gemi malikleri arasında nasıl paylaştırılacağı oluşturmaktadır.¹⁹ Sözleşme ile, tehlikeli maddelerin taşınmasından ileri gelecek zararların hangi hallerde ve kim tarafından tazmin edileceğinin yanı sıra, ne şekilde tazmin edileceği ve bu amaçla kurulacak fonun hangi hallerde ödeme yapacağı hususlarında net düzenlemeler getirilmiştir. Temel olarak Sözleşme, tehlikeli maddelerin denizde taşınmasından ileri gelen zararların tazmin edilmesini temin ve sorumluluğun tespiti için bir sistem organize etmek üzere kabul edilmiştir. Bu Sözleşme’de, CLC, 1992 ve FUND,1992 Sözleşmeleri’nin aksine, birbirini tamamlayıcı iki bağlı sistem bir sözleşme altında kabul edilmiştir. Ayrıca 1992 tarihli Sözleşmeler’in aksine, sadece kirlenmelerden ileri gelen zararları değil ve fakat aynı zamanda yangın ve patlama risklerini, mala gelen zararları olduğu kadar, cismani zararları da kapsam dahiline almıştır.

Sözleşme md. 7 uyarınca sorumluluk, kazanın meydana geldiği anda geminin maliki olan kişiye (donatana) aittir ve bu kişi gemisinde tehlikeli madde taşınması sebebiyle doğan zararlardan dolayı katı bir sorumluluk rejimine tabi tutulmaktadır. Donatanın belirlenen katı sorumluluğu Sözleşme md. 7/2(d) ve md. 12 ile bir takım

¹⁹ Elbette ki 1969 Sorumluluk ve 1971 Fon Sözleşmeleri’nden anlaşılması gereken, işbu Sözleşmeler’in 1992 tarihli Protokoller ile tadil edilen metinleridir.

istisnalara tabi tutulmuştur. Bu istisnalara göre, yükleten veya diğer kişiler donatanın gemiye yüklenen yükün tehlikeli madde olduğunu bildirmezler ve bildirim yapılmaması da zararın doğmasına sebebiyet verirse veya sözleşmeye göre yapılması gerekli olan uygun sigortayı yaptırmaması için yönlendirirlerse, donatan sorumluluktan kurtulur. Donatanın sorumluluktan ve zararı tazmin borcundan kurtulması, fonun tazmin borcunu etkilemez, yani fonun tazmin borcu devam eder. Bu istisnai halden donatanın yararlanabilmesi için, donatan, emrinde çalışanlar veya acentasının yükün niteliğinden haberdar olmadığını veya haberdar olmalarının gerekmediğini ispatlaması gerekmektedir.

Donatanın sorumluluktan kurtulabilmesi için ayrıca, CLC, 1992'deki gibi bir imkân sağlanmıştır. Bu imkâna göre, donatan kirlenme zararının (a) bir harp veya önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat olayı sonucu olduğunu, veya (b) münhasıran üçüncü bir şahsın zarar verme kasdı ile vukuu bulan bir hareket veya ihmalinin sonucu olduğunu, veya (c) münhasıran bir hükümetin veya fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevinin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamla aykırı bir fiili sonucu olduğunu, ispat ederse sorumlu olmayacaktır.

Sözleşme, donatan için kesin bir sorumluluk, zorunlu sigorta sistemi ve sigorta sertifikası getirmektedir. Sözleşme, tehlikeli madde taşımacılığı yapan gemi maliklerinin sorumluluklarını yerine getireceklerinden emin olunmasının temini için, zorunlu bir sigorta sistemi getirmiştir. Buna bağlı olarak sigorta poliçesi, gemide taşınmalı ve bir kopyası da gemi sicilinde kayıtları tutan yetkililerce kayıt altında tutulmalıdır.

Sözleşme ile, meydana gelen zararın tazmini için ikili bir ayak öngörülmüştür. Bu tazminin birinci halkasını donatanın sorumluluğu teşkil ederken, ikinci halkasını da Fon teşkil etmektedir. Sözleşmeye göre kurulmuş olan bu fon, (a) Meydana gelen zararlar neticesinde donatanın sorumluluğuna gidilememesi halinde, (b) donatanın mali durumunun, Sözleşme'nin getirmiş olduğu sorumluluğu tamamıyla karşılamasının mümkün bulunmaması ve sağlanabilecek herhangi bir mali güvencenin zararın tazmini

için yeterli bulunmaması halinde, (c) zararın, Sözleşme ile donatana getirilmiş olan sorumluluk limitlerini aşması halinde devreye girmektedir.^{20 21}

Sözleşme her ne kadar yürürlüğe girmemiş olsa da, İngiltere, Sözleşmenin hükümlerini doğrudan Merchant Shipping Act 1995 (schedule 5A)'e ve Merchant Shipping and Maritime Security Act 1997 (14. bölüm)'ye aktarmıştır.

²⁰ Sözleşmede kullanılan hesap birimi Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından oluşturulan Özel Çekme Hakkıdır (ÖÇH). Donatan, Sözleşme'nin 9'uncu maddesine göre sorumluluğunu sınırlandırabilmektedir...Gemi malikinin ödemekle yükümlü olacağı en yüksek meblağ 100 milyon ÖÇH olabilecektir (md.7/4). ..Bununla birlikte tehlikeli maddelerin dahil olduğu (kimyasal maddeler gibi) kazalarda, zarar görenlerin 250 milyon ÖÇH'na kadar tazmin edilmelerine imkan tanınmaktadır. Sözleşme gereğince tazminat ödenmesi gereken kaza meydana geldiğinde, zararın giderimi öncelikle maksimum 100 milyon ÖÇH'na kadar gemi malikinden beklenir. Bu limite ulaşıldığı zaman, 250 milyon ÖÇH'na kadar ikinci dilimden (Fondan) ödeme yapılır (ilk elde ödenen meblağ dahil olmak üzere). **ŞEN, Elif:** age., s.130-131'den naklen.

²¹ Fonun kapsamı, fona ödeme yapmak zorunda olan kişiler ve fon hesapları hakkında detaylı bilgi için bkz. **ŞEN, Elif:** age., s.130.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZ KAZALARI VE TEMEL KAVRAMLAR

I- DENİZ KAZASI TERİMİ

A. GENEL OLARAK

“Deniz kazası” teriminin halk arasında algılanışı ve hukuki alanda var oluşu farklılık arz etmektedir. Nitekim, gemilerin çarpışması, sandalın devrilmesi ve bir insanın denize düşüp boğulması gibi olaylar halk arasında deniz kazası olarak adlandırılmaktadır. Bunun yanı sıra, “deniz kazası” terimini, denizcilikle ilgili çevrelerin daha dar bir anlamda kullandıkları görülmektedir. Denizcilikle ilgili çevrelerin kullandıkları anlamda ise “deniz kazası”, gerçekte gemi ile ilgili olaylardır. Gemi ile ilgili bir olay olmuş ve bu olayın sonucu olarak maddi ya da bedensel bir zarar doğmuşsa, denizcilik tekniğinde buna genel anlamda “deniz kazası” denir.²² Gündüz Aybay ve Necmettin Akten’e göre, “deniz kazası” terimi, gerçekte “gemi kazası” ile karşılanması daha uygun düşen olgular türü için kullanılan ve sonuçları bakımından maddi ve cismani zararlar doğuran olayları anlatan bir terimdir. Deniz kazalarının nedenlerini aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür.²³

1. Kötü Doğa Şartları

- Meteorolojik durum (Sis, tipi, rüzgar)
- Hidrografik durum (Akıntı, Orkoz, Anafor)

²² AYBAY, Gündüz; AKTEN Necmettin: “Türkiye’de Deniz Kazaları”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Ankara, 1983, s.5.

²³ BEBEK, Mustafa: Çevre Bakanlığı, Çevre Kirliliğini Önleme ve Kontrol Genel Müdürlüğü, “Deniz Çevresinin Korunması (Güvenliği)” <http://www.denizce.com/denizguvenlik.asp>

2. İnsan Hataları

- Bilgi ve beceri noksanlığı
- Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğüne Uymama
- Kaptan-Serdümen iletişimsizliği
- Haritaların kullanılmaması
- Seyir kurallarına uymama

3. Seyir Yardımcılarının Eksikliği

- Radar, plotlama ve DGPS sistemi yetersizliği
- Kılavuz hizmetleri eksikliği
- Fener ve Racon eksikliği

4. Teknik Hatalar

- Düşük kondisyonlu gemiler
- Bakımsız seyir ve dümen donanımı
- Yalancı radar ekoları

5. Morfolojik ve Topografik Yapı

- Kıyıya yakın seyir
- Sığ su durumları (Banklar, Kayalık ve sığlıklar, sığ sudan kaçınma manevraları)

Bunların yanı sıra doğal afetler sonucunda deniz kazaları meydana gelmektedir(Depremv.b.).

B. HUKUKİ ANLAMDA

“Deniz kazası” terimi TTK’nun 5. Faslına ismini vermektedir. Bu fasıl içerisinde sırasıyla şu kısımlar yer almaktadır:

- Birinci kısım: Müşterek ve hususi avarya
- İkinci kısım : Çatma

- Üçünü kısım : Kurtarma ve yardım

TTK'nun 5. faslında yer alan, yukarıda saydığımız kısımlar tam olarak nelerin deniz kazası olarak sayılacağını sarıh ya da zımnen tanımlamamaktadır. Ancak Kanunun lafzı uyarınca, fasıl başlığı altına yerleştirilen yukarıda sırasıyla sayılan kısımlarda yer alan durumların, Türk Ticaret Kanunu uyarınca, “deniz kazası” olarak nitelendirilmesi gerekmektedir. TTK'nun çeşitli yerlerinde de “deniz kazası” terimine yer verilmiştir. Örneğin, TTK'nun taşıyanın mesuleyeti ve haklarına ilişkin 3. ayırında yer alan 1063. maddede “deniz kazası” terimi yer almaktadır. Bu terim, hükmün kaynağını oluşturan Lahey Kaideleri'nden gelmiştir.²⁴ Mehzada “deniz kazaları” (*accident of the sea*) terimi daha geniş olarak “denizin tehlike ve kazaları” (*perils, dangers and accident of the sea*) biçiminde kullanılmıştır. Aybay ve Akten'e göre, TTK bakımından, terimin, sınırları belirsiz bir terim olduğu gözlenmektedir.

Deniz kazalarına ilişkin diğer bir önemli hukuki kaynak da, 31.12.2005 tarih ve 26040 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren “Deniz Kazalarının İncelenmesine İlişkin Yönetmelik”tir. Bu yönetmeliğin düzenlenme amacı, deniz kazalarına neden olan faktörlerin tespiti ve tanımlanması, personelin ve yolcuların denizde can emniyetinin artırılması ve deniz çevresinin korunması ile denizde can, mal ve çevre emniyetine yönelik uygulamaların geliştirilmesi, ileride olası benzer kazaların oluşmasını önlemek amacıyla gerekli tedbirlerin alınmasının sağlanması ve ülkemizin uluslararası sözleşmelerden doğan yükümlülüklerinin yerine getirilmesidir. Söz konusu Yönetmelik'te deniz kazası, “*Gemide olan bir olaydan kaynaklanan ve/veya bir gemi ile ilişkili olarak; Ölüm veya ölüm tehlikesi bulunan, tam/kısmi uzuv kaybı ile sonuçlanan yaralanmalar; İnsan kaybı; Geminin batması veya terk edilmesi yahut kayıp sayılması; Gemide ağır maddi hasar meydana gelmesi; Geminin çatışmaya uğraması, geminin karaya oturması; Gemi veya gemilerden kaynaklı çevresel zarar oluşması gibi sonuçların bir veya birden fazlasını meydana getiren olayı*” ifade etmektedir.²⁵

Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Beşinci Kitabında deniz kazaları düzenlenmiştir. Tasarıda “deniz kazası” olarak, müşterek avarya, çatma ve kurtarma

²⁴ AYBAY, Gündüz; AKTEN, Necmettin: ag. Semp., s.6

²⁵ ECE, Jale Nur: Yeni TTK'da Deniz Kazaları.

http://www.deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100210

düzenlenmiştir. TTK'dan farklı olarak “kurtarma ve yardım” ifadesi yerine, Tasarıda sadece “kurtarma” ifadesi yer almaktadır. Tasarı md. 1256 uyarınca taşıyanın sorumluluğu hükmünün uygulanması için “gemi kazası” terimi, geminin enkaz haline gelmesini, alabora olmasını, karaya oturmasını, çatmayı, gemideki infilâkı, yangını ve arızayı ifade etmektedir.²⁶

Aşağıda Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen “deniz kazaları”nın sırasıyla ele almadan evvel, deniz kazalarının türlerine ilişkin hükme yer veren bir başka Yönetmelikten bahsetmekte fayda vardır. İşbu Yönetmelik, 21.10.2006 tarih ve 26326 Sayılı Resmi Gazete’de yürürlüğe giren “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale Ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Uygulama Yönetmeliği”dir. Söz konusu Yönetmeliğin Onbirinci Bölümü olan “Çeşitli ve Son Hükümler” md. 52 f.1’de “*Yangın, patlama, mekanik ve yapısal bozukluklar dahil gemi hasarlanmaları, çatışma, kirlilik, bozulan gemi dengesi ve karaya oturma gibi olaylar sonucunda, can, mal ve çevre emniyeti açısından tehlike altında bulunan ve/veya tehdit altında bulunan geminin/gemilerin belirlenecek emniyetli ve güvenli deniz alanlarına yönlendirilmesi ve kabulüne, Denizcilik Müsteşarı veya yetkilendirdiği bir personelin başkanlık ettiği bir komisyon tarafından karar verilir.....*” ifadesi yer almakta olup bu maddede deniz kazası türleri belirtilmiştir.

²⁶ Tasarının, Deniz Ticareti kısmına ilişkin eleştiriler için bkz. ECE, **Jale Nur**: agm..

II- ÇATMA

A. GENEL OLARAK

TTK'nun 5. faslının 2. kısmında “Çatma”²⁷ başlığı altında ifadesini bulmaktadır. TTK'da kabul edilmiş olan çatmaya ilişkin kurallar, Alman Ticaret Kanunu'ndan gelmektedir. Alman Hukuku'nda çatmaya ilişkin, tarihi süreç içerisinde bir takım değişiklikler olmuştur. Sırasıyla, 1856 tarihinde tamamlanan Prusya Tasarısı, 1861 tarihli Alman Umumî Ticaret Kanunnâmesi (ADHGB) ve son olarak da 1897 tarihinde kabul edilen Alman Ticaret Kanunu (HGB) ve ÇatmaMS'ye uyum sağlanması amacıyla hazırlanan son mevzuat 7 Ocak 1913 tarihli “Gesetz über den Zusammenstoß von Schiffen sowien über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot” (ZBSG), çatmaya ilişkin hükümler içermektedir.²⁸ Türkiye'deki durum ise, az önce de izah edildiği üzere, Alman Ticaret Kanunu mehzaz olarak alınmak suretiyle düzenlenmiştir. Ancak tarihi yasama süreci içerisinde de Türk Hukuku'nda²⁹ bir takım değişiklikler meydana gelmiştir. Öncelikli olarak 1864 tarihli Kaanûnnâme-i Ticâret-i Bahriyye (KTB) md. 249'daki çatmaya ilişkin düzenleme önem arz eder. Söz konusu düzenleme, Alman ve Belçika kanunlarından alınmıştır.³⁰ Çatmaya ilişkin ikinci düzenleme ise, 1929 tarihli Deniz Ticaret Kanunu'nda (DTK md. 1275-1280) yer almaktadır. Bu hükümler, 1913 yılında değiştirilmiş olan HGB md. 734-739'dan tercüme edilerek alınmıştır. Konuya ilişkin son düzenlemeler ise Türk Ticaret Kanununda (TTK. md. 1216-1221) yer almaktadır.

Yeknesaklık sağlanması ve düzenlemelerin ÇatmaMS ile uyumlu hale getirilmesi amacıyla, Ticaret Kanunu Tasarısı (TSR)'nın ilgili bölümlerinde konuya ilişkin köklü değişiklik ve optimizasyonlar yapılmıştır. Ticaret Kanunu Tasarısı'nı

²⁷ 1864 yılında yayımlanan Kaanûnnâme-i Ticâret-i Bahriyye'nin (KTB) “*avaryalar ya'ni hasârât-ı Bahriyye hakkında*”ki onikinci faslında çatma sözcüğü kullanılmış ve “*iki geminin birbirine çattıkları halde*” diye tarif edilmiştir (md.249). Terimin tarihi kullanımı için Bkz. **ATAMER, Kerim**: ARMAĞAN, agm., s.175.

²⁸ **ATAMER, Kerim**: ARMAĞAN, agm., s.177.

²⁹ TTK'nın çatmaya ilişkin hükümlerinin kaynakları için Bkz. **ATAMER, Kerim**: ARMAĞAN, agm., s.179.

³⁰ Karşı görüş için Bkz. **ATAMER, Kerim**: ARMAĞAN, agm., s.178.

hazırlamak üzere kurulan Komisyon³¹, Yönetmeliğin³² verdiği yetkiyle, Deniz Ticareti Kitabı üzerinde çalışmak üzere bir Alt Komisyon oluşturmuştur. Aşağıda, gerek tezin altıncı bölümünde ana başlık altında ve çatma kısmında gerekse sorumluluğa ilişkin bölümlerde, yeri geldiğince işbu Alt Komisyon'nun çalışmalarından da bahsedilerek, Tasarının getirdiği güncelleştirme ve iyileştirme çalışmaları sunulacaktır.

Çatmanın, TTK'da sarıh bir tanımı yapılmamakla beraber şu şekilde tanımlanması mümkündür: Gemilerin çarpışmasından doğan zarar ve hasarda ilgililerin hak, borç ve sorumluluklarını teşkil eden, deniz hukukunun özel bir kurumudur.³³

“Çatma” terimi, ilk uluslararası sözleşmelerden biri olan 23 Eylül 1910 tarihli “Brüksel Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme”de (ÇatmaMS)³⁴ yer almakla beraber tanımına yer verilmemiştir. Ancak Sözleşmenin 1. maddesinde “Deniz gemileri arasında deniz gemileri ile içsular gemileri arasında olan çatmalar” şeklinde bir ifade yer almaktadır. Sözleşmede yer alan bu ifadeden “çatma”nın bir tanımı yapmak ve unsurlarını belirlemek mümkündür. Nitekim TTK. md.1216 ve md.1218 ‘de kullanılan “çarpışan gemilerin” ibaresinden, bu kavram ile “iki veya daha çok geminin çarpışması”nın kastedildiği ortaya çıkmaktadır.³⁵ ÇatmaMS ile TTK arasındaki çatmanın tanımına ilişkin uyumsuzlukların giderilmesi amacıyla Tasarı md. 1286’da çatmanın tanımı ÇatmaMS’ye uygun olarak yapılmıştır. Tasarının Deniz Ticareti Kitabının beşinci kısmının ikinci bölümünde düzenlenen “çatma”ya ilişkin md.1286’da yer alan düzenleme şu şekildedir: *“Bu Bölüm hükümleri, iki veya daha çok geminin çarpışması “çatma” sonucu gemilere ve gemilerde bulunan insanlara veya eşyaya verilen zararın tazmini hakkında uygulanır. Geminin, bir manevrayı yapmak veya yapmamak yahut seyir kurallarına uymamak suretiyle başka bir gemiye veya gemide bulunan insanlara veya eşyaya çatma olmaksızın zarar vermesi*

³¹ Adalet Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun, T. 29.03.1984, S. 2992 (RG Tarih: 07/04/1984, Sayı: 18365), md.34 f.1 uyarınca.

³² Temel Kanunlarda Çalışmalar Yapmak Üzere Kurulacak Komisyonların Kuruluş ve Çalışma Usullerine İlişkin Yönetmelik RG T. 22.10.1984, S. 18523.

³³ **YAVAŞCA, Cemalettin**: Deniz Ticaret Hukuku Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları, Beta, İstanbul 1993, s.1

³⁴ Resmi dili Fransızca olan Sözleşme 1 Mart 1913 tarihinde yürürlüğe girmiştir. ...ÇatmaMS 16 Eylül 1955 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. ...Buna karşılık, bir çatma olayından sonra açılacak hukuk ve ceza davalarında hangi mahkemelerin yetkili olacağını düzenleyen 1952 Brüksel Sözleşmesi’ne Türkiye taraf olmamıştır. **ATAMER, Kerim**: ARMAĞAN, agm., s.176.

³⁵ **KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon**: Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, Genişletilmiş Baskı, Beta, İstanbul Kasım 2003, s.182.

hâlinde de, çatma hakkındaki hükümler uygulanır.” Tasarı ile yapılan düzenleme ile, TTK’da çatmanın tanımına dair iki hüküm (md.1218 ve md.1220) bir araya getirilmiştir.

B. UNSURLARI

Yukarıda yapılan açıklamalar ışığında elde edilen tanımlarda, deniz ticaret hukuku anlamında bir çatmanın meydana gelebilmesi için dört unsur gerekmektedir. Bunlar;³⁶

i. Çarpışan araçlarda **gemi** niteliğinin bulunması gerekmektedir. Türk Ticaret Hukuku anlamında “gemi” TTK. md. 816 f.1.’de tanımlanmaktadır. Bu tanım “gemi, ticaret gemisi” başlığını taşımaktadır. Söz konusu hükme göre gemi, tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük bulunmayan her türlü tekne olarak tanımlanmaktadır. Kanundaki düzenleme mucibince, bu gemilerin ticaret gemisi olması zorunlulukları bulunmaktadır. Zira TTK’nun “hükümlerin tatbik sahası” başlıklı md. 822 b.1 ve b.2 uyarınca, diğer bütün sivil gemiler (TSR.md.935 f.2(b) uyarınca, yatlar, denizcilik yetiştirme gemileri vb. yalnızca gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler) ile, münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri, donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemilere de çatma hükümleri uygulanır.³⁷ Dolayısıyla gerek TTK gerekse Tasarı ile kabul edilen sisteme göre, çatma hükümlerinin uygulanması bakımından, geminin tahsis amacı, özellikle de ticaret gemisi olup olmaması önem taşımamaktadır.³⁸ Ancak Türk Hukuku’ndaki düzenlemeden farklı olarak, ÇatmaMS’i uyarınca, amme hizmetine tahsis edilmiş devlet gemileri ile harp gemilerine çatma hükümleri uygulanmaz (ÇatmaMS md.11).³⁹

³⁶ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.8.

³⁷ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age. s.182.

³⁸ ATAMER, Kerim: ARMAĞAN, agm., s.185.

³⁹ TEKİL, Fahiman: Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul 1977, s.217; ATAMER, Kerim: ARMAĞAN, agm.,s.185.

Tasarı'da getirilen yeni bir düzenleme de, geminin tanımına ilişkin olarak, md.931 ile "tekne" ifadesi kaldırılarak, tekne boyutu olmayan araçların da gemi tanımının kapsamına dahil edilmiş; ayrıca bir aracın gemi sayılabilmesi için "kendiliğinden hareket etme" olanağının aranmadığını da sabitlenmiş olmasıdır.⁴⁰

Çarpışanların *gemi* niteliğinin bulunması, özellikle üzerinde durulması gereken bir konudur. Nitekim, geminin enkaz haline gelmesi halinde çatma hükümlerinin uygulanması söz konusu değildir. Zira, TTK. md.818 f.1 uyarınca bir gemi, "tamir kabul etmez" veya "tamire değmez" hale gelmişse, "gemi" niteliği kaybolmuştur.

Çatışan gemilere ÇatmaMS'nin uygulanabilmesi için önemli bir husus, çatmaya karışan bütün gemilerin, Sözleşmeye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıması gerektiğidir. Aksi takdire, eğer yabancılik unsuru varsa, 2675 Sayılı Milletlerarsı Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) md.25 f.1 uyarınca "ika yeri hukuku", yani Türk karasularında meydana gelen çatmalarda Türk Hukuku, yabancı karasularda meydana gelen çatmalarda o ülkenin hukuku uygulanacaktır.⁴¹ Şayet yabancılik unsuru bulunmuyor ise, ÇatmaMS md.12 f. 2 b.2 uyarınca, mahkemenin ulusal hukuku uygulanacaktır.

ii. Çarpışan *gemilerin birbirinden bağımsız* bulunması gerekmektedir. Zira, bir çekme ilişkisinde çeken ve çekilen bir bütündür ve bu halde meydana gelen zararlar sözleşmeye aykırılık olarak nitelendirilmektedir.

iii. Çarpışan araçlardan birinin *deniz gemisi* olması gerekmektedir. Dolayısıyla, çatma sayılmayan iç su gemileri arasındaki çarpışma Borçlar Kanununun haksız fiil hükümlerine tabidir. Gerek TTK'na gerekse ÇatmaMS'ne göre iki nehir veya göl gemisi arasındaki çarpışma, çatma sayılmamaktadır. Bu nitelik sadece geminin deniz gemisi olmasında kendini göstermektedir. Nitekim, çarpışan araçlardan birinin deniz gemisi olması unsurunun sağlanmasından sonra olayın denizde veya iç sularda

⁴⁰ Tasarının yürürlüğe girmesiyle uygulama alanı bulacak Yargıtay Kararları: (1) bir geminin, iskele palamar şamandirasına takılıp zarar vermesi, Y11HD. 9/10/1989; (2) bir geminin balık üretme çiftliği tesislerine çarpması, YTD,26/03/1963; (3) bir geminin İstanbul Boğazından geçerken kıyıdaki bir yalıya çarpması, Y11HD, 13/11/1975.

⁴¹ Açık denizlerde meydana gelen çatmalarda hangi hukukun uygulanacağına ilişkin tartışmalar için bkz. **ATAMER, Kerim**: ARMAĞAN, agm., s.183, d.27.

gerçekleşmiş olması fark etmez. Nitekim bu husus Brüksel Sözleşmesi ile de paralellik göstermektedir (ÇatmaMS md. 1).

Görülüyor ki, ÇatmaMS md.1'e göre, iç su gemileriyle deniz gemilerinin çarpışması halinde dahi çatma hükümleri uygulanmaktadır. Konuya ilişkin Sözleşmedeki düzenleme TTK'ya alınmamıştır.⁴² Tasarı'da ise işbu konu, genel kuralın uygulanması suretiyle, TSR md.931 f.1 uyarınca "Deniz Ticareti" hükümleri "yalnızca "deniz"de kullanılan gemilere değil, her türlü "su"da hareket eden araca uygulanacaktır" esasıyla, ÇatmaMS'ye uyumlu hale getirilmiştir.

iv. Gemilerin, birbirleriyle *hükmen veya fiilen çarpışması* gerekmektedir. Bu unsorda çatmanın iki türü ortaya çıkmaktadır. Bunlar hükmen çatma ve fiilen çatma (maddi çatma) dır. Fiilen çatmada (maddi çatma), çarpışan gemilerin, mütemmim cüzü veya teferruatıyla olsun, birbirlerine değmesi söz konusudur. Hükmi çatmada (kıyasen/vasıtalı çatma) (TTK md. 1220⁴³, ÇatmaMS md. 13) ise, gemiler birbirlerine değmeksizin çatma sonucu ortaya çıkmaktadır.⁴⁴

Tanımdan da anlaşılacağı üzere, "çatma" denizde gemilerin çarpışması halidir. Alınan önlemler ve gelişen teknolojilere rağmen, günümüzde de halen çatmalar devam etmektedir. Ve hatta eskiden çatma olayları genellikle kıyı ve limanlarda görünmekte iken, günümüzde daha çok açık denizlerde olmaktadır. Elbette ki, günümüzde gemilerin ebatlarının, mürettebat sayılarının ve taşıdıkları yükün nitelik ve nicelik bakımından büyümesi de, çatma sonucu doğan zarar ve kayıpların önemini ve vahametini arttırmaktadır. Tüm teknolojik ve teknik ilerlemelere rağmen, çatmaları açık denizlerde olmasının sebebi ise, seyir yollarının karadaki kadar belli olmayışı ve gidiş gelişlerin aynı hatlar üzerinde bulunması, karanlık, sis, pus, tipi, akıntı ve fırtına gibi

⁴² Örneğin, Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerden, hem denizde hem iç sularda seyir yapan gemilerin Türk Limanlarında seyrettikleri sırada meydana gelen çatmalarda, Türk Hukuku uyarınca hangi kuralın uygulanacağı belirsiz kalmıştır. **ATAMER, Kerim:** ARMAĞAN, agm., s.186.

⁴³ Hükmi Çatma için TTK'da yer alan tanım şu şekildedir: TTK. md.1220; "Gemi bir manevrayı yapmak veya yapmamak suretiyle yahut nizamlara riayetsizlik yüzünden başka bir gemiye yahut gemide bulunan can veya mallara çatma olmaksızın, bir zarar verirse bu kısım hükümleri tatbik olunur."

⁴⁴ ...Karadeniz'den Marmara yönüne seyreden bir gemi, Akıntı Burnuna yaklaşırken önündeki gemiyi geçmeye başlamıştır. Bu sırada Marmara'dan Karadeniz yönüne giden bir gemi karşısına çıkmıştır. Güneyden gelen gemiye çarpmamak için, geçme manevrası yapan gemi, geçilen geminin önüne dümen kırmıştır...aniden önüne kıran gemiye çarpmamak için kendi sancağına dümen kırmıştır. Denetimden çıkan gemi karaya vurmuş, sahil yoluna, orada park eden araçlara ve kıyıda bağlı bulunun lokanta-motorlarına zarar vermiştir. Örnek için bkz. **ATAMER, Kerim:** ARMAĞAN, agm., s.187.

tabi hadiseler; aşırı sür'at, rota, seyir ve manevra hatları gibi teknik unsurlar, makina ve dümen arızaları gibi beklenmedik haller ve mücbir sebeplerdir. Ayrıca çatmaların önemini arttıran bir diğer sebep de inşaa malzemelerinin ahşap yerine demir ve çelikten olmasıdır.⁴⁵ Tüm bu sayılan haller deniz ulaştırmasının tehlikelerini meydana getirmektedir.

Çatma konusunda Ticaret Kanunu'ndaki düzenlemelere ek olarak bir takım uluslararası düzenlemeler de bulunmaktadır. Genel itibariyle çatmaların önlenmesine ilişkin olan ve çatma sonucu sorumluluklara ilişkin olan iki tane uluslararası düzenleme bulunmaktadır. Türkiye her iki düzenlemeye de katılmış olup bunları iç hukuka almış bulunmaktadır. İlk düzenleme yukarıda da belirtildiği üzere, çatmaları önlemeye ilişkindir. Bu düzenleme, 1929 tarihinde ilk defa kabul edilip, 1948 ve 1960 yıllarında değiştirilip son halinin 1974 tarihinde verildiği Londra Denizde Can Emniyeti hakkındaki Uluslararası Sözleşme (Safety of Life at Sea, SOLAS) ve bunun eki niteliğinde olan Çatmaları Önleme Tüzüğü'nden (1972 tarihli) meydana gelmektedir. Söz konusu düzenlemeler ile çatmaları önlemek amacıyla, deniz trafik kuralları tesbit edilmekte ve bazı tedbirler öngörülmektedir.⁴⁶ Çatmalara ilişkin uluslararası platformda hazırlanan ikinci düzenleme ise, çatmalar sonucu doğan sorumlulukları düzenleyen Brüksel Sözleşmesi'dir (1910 tarihli). Böylesi bir düzenlemenin hazırlanmasının en büyük yararı, genellikle açık denizlerde veya başka milletlerin karasularında, uluslararası farklı gemiler arasında meydana gelen çatmalar halinde, kanunlar ihtilafını önlemesi ve uygulanacak hukuk açısından yeknesaklık sağlamasıdır.⁴⁷ Türkiye anılan her iki sözleşmenin ve tüzüğün de tarafı bulunmaktadır.

Çatma, TTK 'da kusur yönünden ayrıma tabi tutulmak suretiyle farklı hükümlerde düzenlenmiştir. Çatmanın bu şekilde çeşitlendirilmesinin sebebi kuşkusuz ki çatmanın kanundan doğan özel bir şekli olmasından ileri gelmektedir. Buna göre, çarpışma esnasında her iki tarafın da kusurunun bulunmaması halinde "kusursuz çatma"

⁴⁵ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.181.

⁴⁶ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.181-182.

⁴⁷ "...çünkü açık denizdeki çatmalarda mesul gemi donatanının hukuki durumu karasularındaki çatmalara nazaran daha ağır değil, daha hafif olmalıdır. Zira yabancı bir devletin hükümrancılık hakkına sığınabilmek imkanına sahip bir gemiye karşı davacının durumunun herhalde daha gayri müsait olması icabede." Şeklindeki yaklaşım için bkz.

OKAY, Sami: Çatmalarda Kanunlar İhtilafı, *Medeni Hukuk Ordinaryüs Profesörü Ahmet Esat Arsebük'e Armağan*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları No. 124, Ankara, 1958, s.509

<http://auhf.ankara.edu.tr/auhf-yayinlari-arsivi/armaganlar/ahmet-esat-arsebuk-armagani/okay.pdf>.

meydana gelmektedir (TTK md. 1216). Hüküm uyarınca, kusursuz çatmada, çatma umulmayan bir hal veya mücbir kuvvet yüzünden vukua gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılmamaktadır. Bir diğer çatma türü ise TTK md. 1217, md. 1218 ve md.1219 da düzenlenen “kusurlu çatma” halleridir. Bu tür çarpışmalarda kusur bulunmaktadır. Kusur bir tarafa aitse “bir taraflı kusurlu çatma”, hepsine aitse “müşterek kusurlu çatma” ve kusur mecburi kılavuza aitse “mecburi kılavuz kusurlu çatma” olarak Kanunda ifadesini bulmaktadır. Çatmanın kusur yönünden çeşitlerini aşağıda kısa bir şekilde özetlerken, çatma sonucu yüklenecek sorumluluklara bu bölümde değinilmeyecektir. Zira, tezin esaslı kısmını oluşturan “donatanın borçları ve sorumluluğu” kısmında, uluslararası sözleşmelerle karşılaştırılmalı olarak detaylı bir şekilde konu hakkında bilgi verilecektir.

C. KUSURSUZ ÇATMA

Kusursuz çatmanın, TTK’unda “umulmayan bir hal veya mücbir kuvvetten doğan yahut neden ileri geldiği anlaşılmamış gemi çarpımlarıdır” şeklinde dolaylı anlatımdan, tanımının çıkarılması mümkündür. Bu meyanda kusursuz çatmanın unsurlarını şu şekilde vermek mümkündür.

i. Umulmayan hal veya mücbir sebebin bulunması gerekmektedir. Bu husus Brüksel Sözleşmesinde “kazara, sebebi mücbir” terimleriyle ifade edilmektedir.⁴⁸ Türk Hukuku’nda umulmayan hal veya mücbir sebep kaynakları üç grupta toplanabilir. Bunlar *tabii olanlar*, örneğin hortum, fırtına, sağnak veya sis, pus, tipi gibi; *teknik olanlar*, geminin yapısına ilişkin sebeplerdir örneğin makinanın arızalı olması, pervane, dümen kırılması kitlenmesi gibi, *beşeri olanlar*, yani insanların yanlış davranış ve savsaklamalarından doğanlar, örneğin, deniz işaretlerinin yanlışlığı, sis düdüklерinin çalışmaması gibi. Tüm bu hallerin yanı sıra kusursuz çatma “bilinmeyen hal” den de ileri gelmiş olabilir. Brüksel Sözleşmesinde bu durum “sebepleri hakkında şüphe bulunan” olarak ifade edilirken TTK’da ise “neden ileri geldiği anlaşılmamış” olarak

⁴⁸ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.10.

hüküm lafzında yerini almaktadır (TTK md. 1216; ÇatmaMS. Md. 2, fk. 1). Umulmayan hal veya mücbir sebep hususunun kesin bir şekilde netleştirilmesi gerekmektedir. Örneğin olacağı bilinen tabii hadiseler bu ifadede değerlendirilemez; mesela, gel git, akıntı, meteoroloji istasyonlarının vaktinde haber verdiği fırtınalar.

ii. Kusursuzluk unsurunun bulunması gerekmektedir. Bu unsur gemide elverişsizlik ve gemi adamlarında, herhangi bir kusurun bulunmamasını gerektirmektedir. Dolayısıyla kaptanın ve tüm gemi adamlarının çatmayı önleme kurallarına uymuş olması gerekmektedir. Ticaret Kanunu’nun lafzı uyarınca kaptan, “tedbirli bir kaptan gibi hareket” etmek zorundadır (TTK md. 972). Şahsi yetersizlik, yeteneksizlik, heyecan veya yanlış düşünce çatmanın kusurlu niteliğini kaldırmamaktadır.⁴⁹

iii. Çarpışmanın gerçekleşmesi gerekmektedir. Gerçekleşmesi gereken çarpışma yukarıda izah edildiği üzere hükmen veya fiilen çarpışmadır.

D. KUSURLU ÇATMA

Çatmanın gemilerden birinin gemi adamına veya her iki geminin gemi adamlarından birine atfedilecek kusurlar nedeniyle gerçekleşmesi halinde “kusurlu çatmadan” söz edilmektedir. Öncelikli olarak ayırt edilmesi gereken husus, kusurun ne şekilde doğduğudur. Kanunlara, nizama, örf ve adetlere, teammüllere ve dahi sözleşmede belirlenen hükümlere uyulmaması, aykırı davranılması **kusuru** oluşturmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken husus ise, aykırı davranılan yükümlülüğünün sözleşmeden kaynaklanıp kaynaklanmadığıdır. Zira, yükümlülük bir sözleşmeden kaynaklanıyor ve bu sözleşme hükmüne aykırılık bulunuyorsa burada “sözleşme kusuru” ve sonucunda da “sözleşme sorumluluğu” doğmaktadır. Ancak sözleşmeye dayanmayan bir yükümlülüğe aykırılık bulunuyorsa burada da “haksız fiil

⁴⁹ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.11.

kusuru” ve sonucunda da “haksız fiil sorumluluğu” doğmaktadır. Kusurlu çatmanın gerçekleşebilmesi için üç unsurun bulunması gerekmektedir. Bunlar:

i. Kusur bulunması gerekmektedir. Türk Ticaret Kanunu’ndaki hükümlerin yetersiz olduğu zaman genel hükümlere gidilmektedir. Nitekim, kusura ilişkin en kapsamlı düzenleme Borçlar Kanunu’nda yer almaktadır. Kusurlu çatmada çatma, haksız fiil niteliğindedir. Bu neviden bir haksız fiilin çözümlenmesini yapabilmek için kısaca kusur kavramından bahsetmek gerekirse; kusur, yapılması gereken bir fiilin yapılmaması veya yapılmaması gereken bir hareketin yapılması demektir ve *kasıt* ve *ihmal* olmak üzere iki şekilde ortaya çıkmaktadır. **Kasıt**, iradenin, hem tutumu, hem de sonucu istemesidir. **İhmalde** ise fiilin istenerek yapılmasına rağmen, sonuç istenmemektedir. İhmal de kendi içerisinde *ağır ihmal* ve *hafif ihmal* olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Genel hukuk prensibi içerisinde değerlendirilen kusur kavramını deniz kazalarına uyarladığımız zaman, kusurun derecesinin genelde ağır veya hafif ihmal olduğu görülmektedir. Zira çarpışmaya yersiz bir durum sebep olmuştur ve bu yersiz tutum, çatmayı önleme kurallarına uyulmaması, durumun gerektirdiğinin hiç ya da vaktinde yapılmaması veyahut yapılmaması gereken bir hareketin yapılması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Çatmayı önlemeye ilişkin hukuki düzenlemeler mevcuttur. Bu düzenlemelere uyulmaması kusurlu çatmayı beraberinde getirmektedir. Söz konusu hukuki düzenlemelere, Çatmayı Önleme Tüzüğü’nü, Liman Tüzüklerini örnek vermek mümkündür. Kusurlu çatmalarda dikkat edilmesi gereken bir diğer husus da kusurun kimde aranacağına ilişkindir. Türk Ticaret Kanunu kusurlu çatmaların, gemi adamlarının kusuru neticesinde meydana geldiğini lafzi olarak şu şekilde düzenlemiştir: “çatma gemilerden birinin gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse”(TTK md. 1217). Brüksel Sözleşmesi’nde ise kusurlu çatmalarda geminin kusurlu olduğu prensibi benimsenmiştir (ÇatmaMS. md.3). İki düzenleme arasındaki fark önemini sorumluluk hukuku anlamında göstermektedir ve sorumluluğa ilişkin kısımda detaylıca irdelenecektir. Ayrıca isteğe bağlı kılavuz ve mecburi kılavuzun gemide bulunması veya bunlardan faydalanılması esnasında oluşan kusurlu çatmalarda kusurun kime yükleneceği ve sorumluluğun kime aktarılacağı sorunu da, tezin sorumluluk kısmında ele alınacaktır. Ancak kısaca belirtmek gerekirse, *isteğe bağlı kılavuz*, gemilerde danışman şeklinde fonksiyon göstermektedir. Dolayısıyla tavsiyelerine kaptanın uyma

mecburiyeti yoktur. İsteğe bağlı kılavuzluk hallerinde, kaptan dilerse geminin fiili idaresini kılavuza bırakabilir, bu takdirde sevk ve idarenin kılavuza geçtiği andan itibaren kılavuz gemi adamı sayılmaktadır ve bu husus da sorumluluğu direkt etkileyecektir. *Mecburi kılavuzda* amaç seyri sefer güvenliğini sağlamaktır. Mecburi kılavuzun sefer halindeyken alınması gerektiği takdirde, kılavuzun fonksiyonu sadece kaptana deneyimlerinin aktarılması olup danışmanlık vermekten ibarettir. Şayet mecburi kılavuzluk halinde, kılavuza geminin idaresinin bırakılması gerekiyor ise, bu durumda kılavuz özellikle sığ sularda, dar boğaz ve kanallarda seyrü sefer güvenliğinin ve askeri alanlarda milli emniyetin sağlanmasının gerektirdiği yerlerde kılavuz kaptan olarak geminin fiili idaresine sahip olur. Bu idarenin hakimiyeti mecburi olup, belirlenen yerlerde kaptanın gemiyi sevkiidaresi yasaktır. Mecburi kılavuzluk halleri Türk Hukuku'nda çeşitli mevzuatlarla düzenlenmiştir. Bunlar Limanlar Kanunu'na göre çıkarılmış liman tüzükleridir. Türk hukukuna göre bu gibi hallerde, kılavuz kaptan gemi adamı olarak sayılmamaktadır.⁵⁰ Brüksel Sözleşmesi ile sorumluluk anlamında farklılık gösteren bu husus ileride açıklanacaktır.

ii. İlliyet bağının bulunması gerekmektedir. Kusurlu çatmada meydana gelen çarpışma neticesinde bir zararın doğması gerekmektedir ki bu halde borç doğacak ve sorumluluktan bahsedilebilecektir. İşte çarpma hali ile neticesinde meydana gelen zarar arasındaki bağlantıyı illiyet bağı oluşturmaktadır. Çatmada illiyet iki yönden aranmaktadır. Kusur ve zarar. Öncelikli olarak kusurlu tutum ile çarpışma arasında illiyet gerçekleşmelidir; yani çarpışmaya kusurlu hareket ya da ihmal sebep olmalıdır.⁵¹ İkinci olarak ise çatmadan zarar doğmalıdır. Zarar doğmaz ise veya başka bir sebepten doğmuşsa, çatma ile zarar arasında illiyet bağı gerçekleşemez. Çatma zarara sebep olmakla beraber, onun doğmasını ve çoğalmasını başka illetler de etkilemişse, bu hale, kısmi veya ortak illiyet denir.⁵²

iii. Zararın meydana gelmesi gerekmektedir. Kusurlu çatmada borcun ve buna bağlı olarak da bu borcun tazmininden sorumluluğun doğabilmesi için bir zararın gerçekleşmiş olması gerekir. Zira zarar meydana gelmeden herhangi bir sorumluluk

⁵⁰ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.17.

⁵¹ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.21.

⁵² YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.21.

tarafra yüklemek ve bu zarardan doğan hakları ve alacakları tazmin etmek mümkün olamayacaktır. Çatma sonucu meydana gelen zarar arasında illiyet bağının kurulmasının akabinde, doğan bu zararın tesbiti gerekmektedir. Ancak Ticaret Kanunu’nda çatmada zararın ve tazminatın belirlenmesine ilişkin herhangi bir özel düzenleme bulunmamaktadır. Bu sebeple hukuki düzenleme boşluğu oluşan bu husus Borçlar Kanunu’nun “haksız fiile” ilişkin genel hükümleri ile tatbik kabiliyeti bulmaktadır. Bu meydana, kısaca zararın ve tazminatın tesbitine ilişkin bilgi vermek gerekirse; Borçlu genel itibariyle doğrudan ve dolaylı zararın tazmini ile mükelleftir. Başka bir ifade ile, çatmadan önce, zarar görenin patrimonu (mülkiyet) durumu ne idiyse o hale getirilmesi lâzımdır.⁵³ Türk Hukuku’na göre çatmada, çatma ile zarar arasındaki illiyet bağını ve zararın miktarını ispat yükü, zarar görene aittir (MK. md.6; BK. md. 42/1). Aynı zamanda BK. md. 42/2 ve md.43 uyarınca kusur, zarar ve tazminatın belirlenmesinde hakime geniş takdir yetkisi tanınmıştır.

Fiili kusurlu çatma hükümleri, kusurlu hükmi çatma (kıyasen/vasıtalı kusurlu çatma) hallerinde de uygulama alanı bulmaktadır. Nitekim, TTK md. 1220’de bu husus “gemi bir manevrayı yapmak veya yapmamak suretiyle yahut nizamla riayetsizlik yüzünden başka bir gemiye yahut gemide bulunan can veya mallara çatma olmaksızın, bir zarar verirse kusurlu çatma hükümleri uygulanacaktır” demek suretiyle konuyu düzenlemiştir. Söz konusu husus Brüksel Sözleşmesi’nde de aynı şekilde düzenlenmiştir (ÇatmaMS. md.13).

E. MÜŞTEREK KUSURLU ÇATMA

Müşterek kusurlu çatmada, iki veya daha fazla gemi, gemicilik nizamlarına ve çatmayı önleme kurallarına aykırı tutumlar sergilediği için çatma meydana gelmektedir. Müşterek kusurlu çatmanın unsurları, kusurlu çatmanın unsurlarıdır; ancak buradaki fark, kusurun çatmaya katılanların hepsinde bulunmasıdır. Müşterek kusurlu çatmada,

⁵³ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.23.

kusurlu tarafların kusurlarının niteliklerinin aynı olması gerekmemektedir. Aynı zamanda müşterek kusurlu çatmalarda, illiyet bağı unsuruna da dikkat edilmesi gerekmektedir. Zira, her geminin kusuru zarar sonucunu doğuracak nitelikte ise tam illiyet bulunur. Şayet, kusurlu gemilerden birinin kusuru, zararın doğumuna etken olmamış ise; başka bir deyimle, zarar yalnız öteki geminin kusurlu tutumu sonucu doğmuşsa, hukuken çatma müşterek değil, tek taraflı kusurlu çatmadır. Değnilmesi gereken bir diğer husus da, müşterek kusurlu çatmaların hükmi (kıyasen/vasıtalı) çatmalarda da gerçekleşebileceğidir. Örneğin, çatma kurallarına aykırı seyreden iki gemiden birinin çatmadan kurtulmak için ani manevra sonucu, oturması, başka bir gemiye çarpması, onun veya kendi yük ve yolcusuna zarar vermesi gibi.⁵⁴

III- MÜŞTEREK VE HUSUSİ AVARYA

A. GENEL OLARAK

Türk Ticaret Kanunu'nun "Deniz Kazaları"na ilişkin beşinci faslının birinci kısmında "Müşterek ve Hususi Avaryalar" düzenlenmektedir. Kanun koyucu bu halleri başlıca deniz kazası olarak TTK'nun kapsamına almıştır. Kanun koyucu söz konusu kısımda, nelerin müşterek avarya ya da hususi avarya sayılacağını belirtmek suretiyle bir tarif yapmıştır. Genel itibariyle avaryanın tanımı, "gemiye veya yüke, kendi yıpranmalarından veya buz, sis gibi doğa kuvvetlerinden yahut kaptan, tayfa gibi yükle ilgili kimselerin eylemlerinden veya savaş sırasında uluslararası deniz ticareti hukukunun içerdiği özel kuralların mülkiyeti korumamasından dolayı ortaya çıkan maddi olaylar ile olağanüstü giderler"⁵⁵ şeklinde verilebilir.⁵⁶ Kanunda avarya, müşterek avarya ve hususi avarya olmak üzere ikili bir ayrıma tabi tutulmuştur. Müşterek avarya "ortak bir deniz talihine girmiş malvarlıklarını bir tehlikeden korumak amacıyla hepsinin esenliği

⁵⁴ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.28.

⁵⁵ YILMAZ, Ejder: Hukuk Sözlüğü, Genişletilmiş 5. Baskı, Yetkin Hukuk Yayınları, Ankara 1996, s.87.

⁵⁶ Avarya tanımı için bkz. KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.169.

uğrunda bile bile ve ölçülü bir biçimde olağanüstü bir gider yapılması durumudur”⁵⁷
Hususi avarya ise, “müşterek avaryadan sayılmayan ve yolculuğun olağan yükümlerinden olmayan hasar ve giderleridir”⁵⁸

Ticaret Kanunu Tasarısı md.1272- 1285 arasında, “müşterek avarya” başlığı ile, Beşinci Kısım olan “Deniz Kazaları”nın Birinci Bölümünde düzenlenmiştir.

Avarya teriminin anlamını kavramaya çalışırken, doktrinde kabul edilen ikili ayrıma da yer vermekte fayda bulunmaktadır. Doktrinde⁵⁹ avaryanın, geniş ve genel anlamı ve de özel ve dar anlamı bulunmaktadır. Cemalettin YAVAŞCA’nın açıklaması mucibince, genel ve geniş anlamda avarya, dış veya iç etkenlerle geminin, yükün ve navlunun tekten veya birlikte maddi zarara uğramaları veya harcamaları gerektirmeleridir. Özel ve dar anlamda avarya ise, bir şeyin, varlığını korumasına rağmen, niteliğini az veya çok yitirmesi veya değiştirmesidir. Bu nitelik kaybı, kimya veya fizik, yahut her ikisi yönünde de olabilir.

Avarya ve özellikle de müşterek avarya sonucu meydana gelen zararlar sebebiyle donatanın doğan borcu ve sorumluluğu konusu, konunun kompleks bir yapıyı haiz olması hasebiyle kısmen tez konusunun dışında bırakılmakta; az da olsa genel mahiyette bilgiler sunulmaktadır. Bununla beraber, konu birliğin sağlanması maksadıyla, deniz kazalarının anlatıldığı bu bölümde kısa da olsa müşterek avarya ve hususi avarya kavramları ve bu kavramlarla anılan bağlantılı kavramlar aşağıda ayrı ayrı ele alınarak sunulacaktır.

B. MÜŞTEREK AVARYA (GENERAL AVERAGE)

Geminin sefer sırasında, gerek gemi, gerek yük ve gerekse navlun sahiplerinin ortak bir yararı bulunmaktadır. Bu sebeple, seferin selameti önem arz etmektedir.

⁵⁷ YILMAZ, Ejder: age., s.138.

⁵⁸ YILMAZ, Ejder: age., s.491.

⁵⁹ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.60-61.

Geminin seyri esnasında, seferin selametine ters düşecek kimi tehlikelerin savuşturulması için, kimi zaman olağanüstü tedbirlerin alınması ve masrafların yapılması gerekebilir. Yapılan bu olağanüstü fedakârlıklar ve masraflar **müşterek avaryayı** teşkil etmektedir.⁶⁰ Hukukun başka hiç bir alanında bulunmayan ve ihtiyaç ve adaletin doğurduğu bir kurumdur. Müşterek avarya müessesesinin varlık nedeni, fevkalâde fedakârlık ve masrafların gemi, yük ve navlun arasında paylaşılmasıdır.⁶¹

Türk Ticaret Kanunu md.1179 müşterek avaryanın tanımına yer vermektedir. Burada yapılan tanım, YAK'ın A kuralı ile C kuralının iki fıkrası birleştirilerek yapılmıştır. Kanunda yer alan tanıma göre, bir olayın müşterek avarya sayılabilmesi için aşağıda sıralanan unsurların gerçekleşip, bir araya gelmesi gerekmektedir.⁶²

i. Müşterek deniz sergüzeşti (gemi ve yük müşterek deniz sergüzeştine atılmıştır),

ii. Müşterek tehlike (gemi ve yük müşterek bir tehlike ile karşılaşmıştır), bu tehlikenin deniz tehlikesi olması gerekmez. Yangın ve infilak tehlikesinde de müşterek tehlike unsuru gerçekleşmiş sayılır. Tehlikenin mevcut olması gerekir, muhtemel bir tehlike yeterli değildir. TTK'ya göre, mevcut tehlikeden bahsedebilmek için derhal zarar verecek bir durumda olması gerekmeyp, halen tehdit etmesi kâfidir. Barınma müşterek avaryasında tehlike unsuru hafiflemiştir. Bu avarya tipinde muhtemel bir tehlike de yeterli sayılır.⁶³

iii. Müşterek koruma amacı yapılan fedakârlık hem gemiyi hem de yükü koruma amacına yöneliktir.

iv. Akla uygun (makul) bir davranış, makul hareketin ölçüsü normal bir kaptanın o şartlar altındaki hareket tarzıdır. Bu unsurun önemi sebebiyle sadece YAK A Kuralında belirtilmesi yeterli görülmediğinden, 1994 tarihindeki değişiklikle makul ölçünün yer aldığı Üstün Kural kabul edilmiştir.

⁶⁰ Başka tanım için bkz. KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.171.

⁶¹ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.171.

⁶² YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s. 66.

⁶³ Açıklama için bkz. KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.172.

- v. Davranışın bilerek, istenerek yapılması,
- vi. “Fedakârlığın ve masrafın olağanüstü nitelikte olması, yüklerin atılması fevkalâde fedakârlığa, kurtarma yardım ücreti fevkalâde masrafa örnek teşkil eder.
- vii. Zararın; fedarkarlığın doğrudan doğruya sonucu bulunması
- viii. Yararlı sonuç sağlanması, bundan kasıt gemi veya yükün tamamen veya kısmen kurtulmuş olmasıdır. Ancak yapılan fedakârlık neticesinde faydalı sonucun gerçekleşmesi şart değildir; zira, başkaca bir olaydan da meydana gelmiş olabilir.

Bu unsurların gerçekleşip, bir araya gelmesi sonucu müşterek avarya gerçekleşir. YAK ile düzenlenen müşterek avarya halleri ise şunlardır;

- i. Denize yük ve gemi aksamı atma, kesme, bırakma,
- ii. Karaya oturmuş geminin hafifletilmesi,
- iii. Geminin karaya oturtulması,
- iv. Geminin yüzdürülmesi,
- v. Gemide çıkan yangının söndürülmesi,
- vi. Yakıt yerine başka şeylerin yakılması,
- vii. Barınma giderleri,
- viii. Geçici (muvakkat) tamirler,
- ix. Boşaltma sırasında yüke gelen zararlar,
- x. Geminin müdafası,
- xi. Geminin kurtarılması,
- xii. Para tedariki,

Türk Ticaret Kanunu'nda tanımı yapılmış temel müşterek avarya halleri ise şunlardır:

i. Denize yük atma müşterek avaryası (TTK. md. 1184): Müşterek bir tehlikeyi bertaraf edebilmek amacıyla gemiye ait parçaların veya yükün tamamının ya da bir bölümünün denize atılmasıyla ortaya çıkan masraf ve zararlardır.

ii. Gemi hafifletme müşterek avaryası (TTK. md. 1185): Karaya oturmuş bir geminin yeniden hareket ettirilebilmesi için yükün, yakıtın veya kumanyanın tümünün ya da bir kısmının diğer deniz araçlarına aktarılmasıyla ortaya çıkan masraflardır.

iii. Karaya oturma müşterek avaryası (TTK. md.1186): Geminin batmak ya da zaptedilmek tehlikesinden korunması için bilerek karaya oturtulmasıyla ortaya çıkan zararlar ve masraflardır. Geminin istenmediği halde fırtına, akıntı vb. nedeniyle karaya oturması halinde bu müşterek avarya hali söz konusu olmaz.

iv. Yüzdürme müşterek avaryası (TTK. md. 1187): Karaya oturtma bilerek değil de başka nedenlerden ötürü gerçekleşmiş ise müşterek avarya söz konusu olmaz; ancak, karaya oturan geminin tekrar yüzdürülmesi için yapılan masraflar yüzdürme müşterek avaryası sayılır.

v. Yangın söndürme müşterek avaryası (TTK. md.1188): Gemide çıkan yangını söndürme sırasında gemide veya yükte ortaya çıkan zararlardır.

vi. Barınma müşterek avaryası (TTK. md.1190): Kaza, fedakârlık ya da başka nedenlerden ötürü yolculuğa devam etmek gemi ve yük için ortak bir tehlikeye yol açıyor ve bunun önüne geçmek için geminin bir barınma limanına girmesi gerekiyorsa, bununla bağlantılı masraflar da müşterek avarya kabul edilir.

vii. Muvakkat tamir müşterek avaryası (TTK. md.1191): Gemi, bir limanda ortak çıkar gereğince veya müşterek avaryadan sayılacak bir fedakârlık sonucunda oluşan hasarlardan dolayı geçici tamir görürse, bu tamirin masrafları da müşterek avarya sayılır.

Müşterek avaryada bütün zarar ve masraflar bir kül olarak değil, sadece müşterek avaryanın doğrudan doğruya neticesi olan zarar ve masraflar ilgililerin paylaşımına girer.

Müşterek avarya konusuna ilişkin önemli bir terim de “dispeç”tir. Dispeç, bir müşterek avarya olayında, uğranılan zararların tesbiti ile selamete kavuşan gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılması işlemidir. Dispeç ile varılmak istenen hedef, paylaşmaya katılan bütün varlıklara uygulanacak oranın bulunmasıdır. Böylece her ilgilinin müşterek avaryadan ne kadar alacaklı veya müşterek avaryaya ne kadar borçlu olduğu kesin bir şekilde ortaya konulabilecektir.⁶⁴ Bu işlemin yazılı bulunduğu kağıda da “dispeç raporu” denir (TTK md. 1207,1213).⁶⁵ Söz konusu dispeç raporunun mahkeme tarafından onaylanması gerekir, nitekim ancak mahkemenin bu tasdik işlemi vasıtasıyla dispeçin icra kabiliyeti doğmaktadır (TTK md. 1210).

C. HUSUSİ AVARYA

Kanunumuza göre, “müşterek avaryadan olmayan (taşıyana düşen adi ve fevkalâde masraflara) girmeyen ve bir kaza neticesinde doğan bütün zarar ve masraflar, gerek yolculuk sırasındaki, gerekse yolculuktan sonraki bir gecikmeden meydana gelen (işsiz kalma zararları gibi) gemiyi veya yükü ilgilendiren bütün zararlar ve ziyanlar ile müşterek avarya hareketinin dolayısıyla neticesi olan (rayiç farkından meydana gelen ziyanlar gibi) zararlar hususi avaryadır” (TTK md. 1180/1). Kanunun hususi avaryayı ayrıca düzenlemesindeki gaye, bunların müşterek avaryaya karıştırılmasını önlemektir. Bu konuda en uygun ölçü de, hususi avaryada, müşterek tehlike ve ona bağlı, müşterek koruma (selamet) unsurunun bulunmamasıdır. Ayrıca denilebilir ki, hususi avarya, müşterek avarya dışında kalan ve bir kaza sonucunda doğan zarar ve masraflardır.⁶⁶ Kanunda yer alan tanım uyarınca hususi avaryanın hükümleri şu şekilde sayılabilir:

⁶⁴ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.181.

⁶⁵ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.112.

⁶⁶ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.169.

- i. Zarar ve masrafin bir kazadan doğması gereği,
- ii. Kazanın müşterek avarya niteliğinde olmaması gereği,
- iii. Masrafların, “gemiciliğin adi ve fevkalâde masrafları ve hususiyle kılavuz, liman, fener, römorkaj, karantina, buz kırdırma bunlara benzer hususlara müteallik resim ve ücretler” olmama gereğidir (TTK md. 1075/2).

Hususi avarya hallerine örnek olarak:

- i. Yolculuk sırasında olsa bile hususi avarya neticesinde lazım olan paranın tedarikinden çıkan zarar ve masraflar,
- ii. Gemi ve yük için birlikte itiraz edilmiş ve her ikisi kurtarılmış olsalar bile, itiraz masrafları,
- iii. Gemi yüzmekte iken yelken zorlaması veya makine ve kazanların çalıştırılması yüzünden gemi, yük ve navlun veya bunlardan birinin düçar olacağı kayıp ve hasarlar,
- iv. Gerek yolculuk sırasındaki, gerekse yolculuktan sonraki bir gecikmeden meydana gelen (işsiz kalma zararları gibi) gemiyi ve yükü ilgilendiren bütün zararlar ve ziyanlar ile bir müşterek avarya hareketinin dolayısıyla neticesi olan (rayiç farkından meydana gelen ziyanlar gibi) zararlar, verilebilir.

IV- KURTARMA VE YARDIM

A. GENEL OLARAK

Türk Ticaret Kanunu’nun “Deniz Kazaları” başlıklı beşinci faslının üçüncü kısmını “Kurtarma ve Yardım” teşkil etmektedir. Kurtarma ve yardım Kanun’unun 1222-

1234. maddeleri arasında düzenlenmektedir. Kanunda “kurtarma ve yardıma” ilişkin her hangi bir tanım bulunmamakla birlikte bu durumun şartları düzenlenmiştir. TTK md. 1222 uyarınca, “deniz tehlikesi altında bulunan bir gemi veya gemideki şeyler; gemi adamlarının idaresinden çıktıktan sonra üçüncü şahıslar tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınır veya bu hal haricinde gemi veya gemide bulunan şeyler üçüncü şahısların yardımıyla deniz tehlikesinden kurtarılır ise bu kısım hükümleri gereğince kurtarma veya yardım için ücret istenebilir” demek suretiyle zımnı de olsa “kurtarma ve yardımın” bir tanımına yer verilmektedir. Bu sayede kurtarma ve yardımın unsurlarını aşığıdaki şekilde sıralamak mümkündür:⁶⁷

i. Kurtarma ve yardımın gemi veya gemideki şeyler için yapılması gerekir. Kanunda sarıh suretle düzenlenmiş olduğı için, kurtarma ve yardımın gemi dışı vasıtalar ve gemi enkazı için uygulanması mümkün değildir. Ayrıca gemi veya gemideki şeyler ibaresinin içerisinde gemide bulunan ve deniz tehlikesine maruz kalmış şahıslar dahil değildir.

ii. Kurtarılan veya yardım edilen geminin veya gemideki şeylerin bir tehlikeye maruz kalması gerekmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken husus, müşterek avaryada tehlikenin gemi ve yükü müştereken tehdit etmesi gerekirken, kurtarma ve yardımda bu müşterekliğin aranmamasıdır. Müşterek avaryadan diğeri bir fark da tehlikenin mevcut bir tehlike olmasının aranmamasında görülür. Kurtarma-yardım için muhtemel bir tehlike de kâfidir.⁶⁸

iii. Kurtarma ve yardım faaliyetinde bulunulmuş olması gerekmektedir. Mevzu bahis kurtarma ve yardım faaliyetinin, başka bir gemi veya üçüncü kişiler tarafından yapılması gerekmektedir.

iv. Kurtarma ve yardım sonucunda faydalı bir neticenin elde edilmesi gerekmektedir (TTK md.1223). Elbette ki, kurtarma ve yardım faaliyetleri ile netice arasında uygun bir illiyet bağının da bulunması gerekmektedir.

⁶⁷ Unsurları için bkz. http://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz_Ticareti_Hukuku

⁶⁸ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.187.

v. Kurtarma ve yardımın kaptanın açık ve makul bir direnmesine (mümanaat) karşı yapılmamış olması gerekmektedir (TTK md.1224).

Kurtarma ve yardım hususunda uluslararası yeknesaklığın sağlanması amacıyla 1910 Brüksel Sözleşmesi kabul edilmiş ve Türkiye de bu sözleşmenin tarafıdır.

Kurtarma ve yardım neticesinde kanunen ücreti talep hakkı öngörülmüştür. Kurtarma ve yardım faaliyetinde bulunanların alacağı aynı bir borçtur (TTK md. 1234/f.1) ve alacaklıya gemi üzerinde gemi alacaklısı; yük üzerinde yük alacaklısı hakkı sağlanır (TTK md. 1235/4, 1258). Ücret talep hakkını kazanabilmek için illâ ki bir sözleşmenin bulunması gerekmemektedir. Ancak hususiyetle belirtilmelidir ki, kurtarma ve yardım kanuni bir mecburiyet olarak bir kamu hizmeti şeklinde yapıldığı takdirde, ücret talep edilemekte ve kurtarma ve yardım faaliyetlerine girişilmesi için yukarıda sayılan unsurların da gerçekleşmiş olması gerekmemektedir. Bu neviden kurtarma ve yardımlar hukuki anlamda bir kurtarma- yardım teşkil etmemektedirler.

B. KURTARMA VE YARDIM ÜCRETİNİN TESBİTİ

Kurtarma ve yardım faaliyeti neticesinde, kurtaran veya yardımda bulunan gemi, gemiler veya üçüncü kişilerin ücret talep etmek hakları doğar. Türk Ticaret Kanunu uyarınca bu ücret “para” niteliğindedir. Nitekim TTK md. 1225/f.3 durumu şu şekilde düzenlemiştir: *“kurtarma veya yardım ücreti para olarak tesbit olunur. İlgililer rey birliğiyle istemedikçe, ücret, emniyet altına alınan veya kurtarılan şeylerin değerlerinin bir yüzdesi nisbetinde tesbit edilemez.”* Bu hükme karşı, Brüksel Sözleşmesi’nde benzer bir hüküm bulunmamaktadır. Önemle belirtmek gerekir ki, ücret takdirlerinde, kurtarma-yardım ücreti kurtarılan şeylerin değerini geçemez (TTK md. 1222/f.3; ÇatmaMS. md. 2/f.2).

Kurtarma-yardım faaliyeti neticesinde talep edilecek ücretin tesbiti için, Türk Ticaret Kanunu ikili bir ayrıma gitmiştir. Bu ayrım, arada sözleşmenin bulunup bulunmamasına ilişkindir. İlk olarak, şayet kurtarma-yardım faaliyetini yapan ile gemi

ilgilileri arasında bir sözleşme varsa, indirim yapılmasını isteme hakkı saklı tutularak, ücret sözleşmeye uygun olarak ödenir.⁶⁹ Ancak sözleşmenin tehlike sırasında ve tehlikenin etkisi altında yapılması durumunda veya taraflardan birinin hile ile diğerini sözleşme yapmaya sevketmesi durumunda yahut kararlaştırılan ücretin yapılan hizmete kıyas edilemeyecek kadar az veya çok olması durumlarında, aradaki sözleşme iptal edilebilir veya sözleşme ile tayin edilen ücrette indirim yapılabilir veya ücret arttırılabilir (TTK md. 1228). İkinci olarak, gemi ilgilileri ve yardım-kurtarma faaliyetinde bulunanlar arasında sözleşme bulunmuyor ise, kurtarma ve yardım ücreti mahkeme veya hakem tarafından tesbit edilir (TTK md. 1226). Genellikle bu durumlarda uluslararası üne sahip bulunan Llyod's gibi kurumlar tercih edilmektedir.

Kurtarma ve yardım ücretinin tesbiti aşamasında, hakkaniyet esas tutulur. Hakkaniyet ile beraber; elde edilen sonuç, çalışanların emek ve hizmetleri, tehlikenin niteliği, girişimcilerin göze aldıkları tehlike, geçen zaman, uğranılan zarar ve yapılan masraflar, girişimcilerin göze aldıkları sorumluluk, tehlikeye sokulan malzemenin değeri, kurtaran veya yardım eden gemi ile tehlikedeki gemilerin amaçları ve de selameti sağlanan gemi, şeyler, navlun ve yolcu ücreti değerleri de göz önünde tutularak ücret takdirinde bulunulur.⁷⁰

Kurtarma ve yardımın birden çok gemi veya üçünü kişi tarafından yapılması halinde, ücret bunlar arasında paylaştırılır (TTK md. 1230). Türk Ticaret Kanunu'nun 1230. maddesi uyarınca, paylaştırmadan evvel ücretten kurtarıcı geminin uğradığı zararlar ile kurtarma için yapılan fazla işletme masrafları donatana ödenir. Bu sayede bulunan safi ücret ise, kurtarıcı gemi vapur ise, ücretten donatanın payı 2/3, yelkenli ise, 1/2 olarak verilir; geri kalan kısmın yarısı kaptana, diğer yarısı ise gemi adamlarına verilir. Gemi adamlarının ücretlerinin paylaşılmasını ise, hizmetleri nisbetince kaptan tarafından belirlenmekle birlikte, kaptan tarafından belirlenen bu paylaştırmaya itiraz hakkı mümkündür. Paylaştırma hususunda dikkat edilmesi gereken önemli bir husus da, kurtarma-yardım faaliyetinde bulunan geminin bu işlere tahsis edilmiş bir gemi

⁶⁹ Kurtarma ve yardım sözleşmesi hiçbir şakle tabi değildir; resmi, özel yazılı surette düzenlenebileceği gibi, sözlü de yapılabilir. Hatta üstü kapalı da olabilir; kurtarıcının hizmete girişmesi, karşı gemi kaptanının susmak suretiyle onaylaması gibi. **YAVAŞCA, Cemaleddin:** age., s.47.

⁷⁰ **YAVAŞCA, Cemaleddin:** age., s.51-52.

(kurtarma gemisi) olması halinde, ücret paylaştırılmasına gidilmeyip; ücretin tamamının donatana ait olmasıdır (TTK md.1230).

Kurtarma ve yardımda doğan alacak hakkı için Türk Ticaret Kanunu da Brüksel Sözleşmesi de iki yıllık zamanaşımı öngörmüştür (TTK md. 1259/f.2; ÇatmaMS. md. 10/f.1). Zamanaşımı, kurtarma ve yardım işinin bittiği günden başlayarak işler (TTK md. 1261/5).

C. KURTARMA VE YARDIM ÜCRETLERİNİN İNDİRİLMESİ VEYA KALDIRILMASI

Kurtarma-yardım faaliyetleri neticesinde bazen ücretlen indirilebilir ya da kaldırılabilir. Bu husus Kanunun 1229. maddesinde ifadesini bulmaktadır. Şöyle ki: “yardımda bulunan veya kurtaran kimseler kurtarma ve yardım işini kendi kusurları ile zaruri kılmış, yahut hırsızlık etmiş veya mal gizlemiş yahut doğruluğa sığmayan başka hareketlerde bulunmuş olurlarsa, kurtarma veya yardım ücreti indirilebilir veya hiç verilmeyebilir”.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

SORUMLULUK HUKUKU VE DONATANIN SORUMLULUĞU

I. GENEL OLARAK SORUMLULUK KAVRAMI VE SORUMLULUK TÜRLERİ

Donatanın sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu'nun ve diğer mevzuatların ilgili kısımlarında düzenlenmiştir. Her ne kadar donatanın deniz kazalarından doğan sorumluluğu bizim inceleme konumuzu teşkil etmekte ise de, donatanın gerek genel anlamda sorumluluğunu gerekse deniz kazalarından doğan sorumluluğunu irdilemeden evvel, genel anlamda “sorumluluk” kavramı hakkında kısa bir bilgi verilmesi gerekli görülmektedir.

Sorumluluk kavramı, genel hukuk doktrinde “borçlardan yükümlülük” bazen de “garanti” anlamında kullanılır ki, bu anlamda sorumluluk kavramı, alacaklıların, borçluların malvarlığına kısmen veya tamamen el koymalarını ifade eder. Sorumluluk kavramı aynı zamanda “eylemlerden sorumlu tutulabilme yeteneği” anlamında da kullanılır. Bu son anlamda sorumluluk, medeni hakları kullanma ehliyetini anlatır. Diğer bir deyişle haksız ve kusura dayalı bir eylemden sorumlu tutulma yeteneğini gösterir.⁷¹

Sorumluluk, meydana gelen zarardan kimin sorumlu olduğunu gösteren, bu amaçla zarar görenin (mağdurun) zarar verene karşı zararın giderilmesini talep hakkını düzenleyen normlar (kurallar) bütünüdür.⁷²

Sorumluluk hukukunun bir takım fonksiyonları vardır. Bu fonksiyonlardan ilki, mağdurun uğradığı zararı (sorumluluk şartlarının oluşması gerekir) üçüncü kişinin

⁷¹ KARA, Hacı: age., s.61-62.

⁷² KILIÇOĞLU, Mustafa: Sorumluluk Hukuku, Cilt 1 Sözleşme Dışı Sorumluluk, Ankara 2002, s.2.

omuzuna yıkarak denkleştirmekdir. Sorumluluk hukukunun ikinci fonksiyonu ise, zararı önleme amacıdır.⁷³

Sorumluluk “...ile sorumluluk” ve “...den sorumluluk” olmak üzere iki temel başlık altında incelenebilir. “...den sorumluluk” olarak hukuk terminolojisinde yer bulan sorumluluk hali, sorumlu olanın tazminat ödeme yükümlülüğüdür. “...ile sorumluluk” ise, borçlunun borcunu vaktinde ödemediği takdirde borçlunun malvarlığına başvurulması imkanı veren sorumluluk halidir.⁷⁴

Sorumluluk hukuku içerisinde sorumluluğun kaynağının ve sorumluluğun dayanağının net bir şekilde belirlenebilmesi için, sorumluluk türleri belirlenmiştir. Bu meyanda sorumluluk neveleri; kusur sorumluluğu (subjektif), sebep sorumluluğu (objektif sorumluluk) olarak sayılabilir. Sorumluluğun yukarıda sayılan nevelerinin yanı sıra “akıt (sözleşme) dışı sorumluluk” kavramına da değinilmesi gerekmektedir. Zira akıt dışı sorumluluk, bir üst kavram olarak kusura dayanan akıt dışı sorumluluk ve kusura dayanmayan akıt dışı sorumluluğu kapsar.⁷⁵ Akıt dışı sorumlulukta, zararı giderim yükümlülüğü, zararı doğuran olayın gerçekleşmesinden (vukuundan) önce mevcut bir hukuki ilişkiye dayanmaz. Akıt dışı sorumlulukta yükümlülük ve sorumluluk aynı anda doğar ve örtüşür. Gerek akıt dışı sorumlulukta gerekse akıt sorumluluğunda temel ilke “kimseye zarar verilmemesi”dir ve bu ilke anlamını hukuki yükümlülük/ödev düşüncesinden almaktadır.

Sorumluluk türlerinden ilki ***kusur sorumluluğu***dur. Kusur sorumluluğu dar anlamda “haksız fiil sorumluluğu” olarak ele alınır. Kusur sorumluluğunda zarar verici davranış belli bir kişiye (süjeye) yönelmiştir. Kusur sorumluluğunun oluşabilmesi için, zarar, uygun illiyet bağı ve hukuka aykırılık unsurlarının beraber yer alması gerekmektedir. Kusur sorumluluğunun esaslı unsuru ise “kusur”dur. Kusurun meydana çıkış şekilleri bakımından ayırmak suretiyle sorumluluğun derecesini belirlemek de mümkündür. Kusur, kast ve ihmâl şeklinde tezahür edebilir. *Kasıt* bulunması halinde,

⁷³ KILIÇOĞLU, Mustafa: age., s.3.

⁷⁴ KALPSÜZ, Turgut: “Donatanın Akıt Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Ankara, 1983, s.91.

⁷⁵ Kusuru gerektiren sözleşme dışı sorumluluk dar anlamda haksız fiil sorumluluğudur. Kusuru gerektirmeyen, bir başka anlatımla birinin eyleminden bir başkasının sorumluluğunu hakkaniyet ve yasa gibi sebepler gerektiriyorsa sözleşme dışı sorumluluğun kapsamı daha da genişler. KILIÇOĞLU, Mustafa: age., s.2.

zarar verenin iradesi, zararın gerçekleşmesine yönelmektedir. Bu iradenin dış dünyaya yansımaları anlamında “niyet” bulunmalı ve gözükmelidir. Doktrinde gözde canlandırma veya temsil teorisi savunucularına göre; kastın ölçütü, kişinin kasdından sorumlu olması için davranışının tüm sonuçlarını öngörmüş olmasının yeterli sayılmasıdır.⁷⁶ Kastın konusunu da kişinin iradi davranışları ile genel davranış kurallarını ihlâl etmesi teşkil etmektedir. *İhmal* ve *tedbirsizlik* halinden ise kast dışı kusurlar anlaşılmalıdır. Bu durumlarda, bilinç ve iradenin davranış neticesinde zararın doğmasına ilişkin tam bir yönelme yoktur. Kısmi bir yönelme bulunmaktadır. İhmal ve tedbirsizlik hallerinde davranışta bulunan genel davranış kurallarını bilinçli ve iradesi dahilinde ihlâl etmektedir, dolayısıyla bir kusur mevcuttur. Ancak, zararın meydana gelmesi veya genel davranış kurallarının ihlâli bilinci ve niyeti bulunmamaktadır. İhmal de kendi içinde davranışın derecesine göre, ağır ihmal, orta ihmal ve hafif ihmal olmak üzere sınıflandırılmaktadır. Türk Borçlar Kanunu md.41 uyarınca, gerek kasten gerekse ihmalem ortaya çıkan zararlar, o zararı ika eden kişi tarafından tazmin edilmek zorundadır. Borçlar Kanunu’nun bahsi geçen maddesinden de sarih suretle anlaşılağı üzere, kanun koyucu kasten olsun ya da ihmalem olsun meydana gelen kusurlu haksız fiillere ortak hukuki sonucu öngörmüştür. Ancak, tazminatın miktarı açısından bu iki kusurun tezahhür şeklini zımnen ayırmıştır. Zira, BK md. 43/1 gereğince, hakim, hal ve mevkiin icabına ve *hatanın ağırlığına* göre tazminatın suretini ve şumulünün derecesini tayin eder.

Sorumluluk hallerinden ikincisini de ***kusursuz sorumluluk (objektif)*** teşkil eder. Kusursuz sorumluluk halleri de *olağan sebep sorumluluğu* ve *tehlike sorumluluğu* olmak üzere iki alt başlık dahilinde incelenebilir. Borçlar Kanunu’nda bu her iki başlığa ilişkin farklı somut düzenlemeler yer almaktadır. Örneğin, olağan sebep sorumluluğuna ilişkin, iş sahibinin (istihdam edenin) sorumluluğu (BK. md. 55), hayvan tutucunun sorumluluğu (BK. md. 56), bina ve inşa sahibinin (müteahhit) sorumluluğu (BK. md. 58-59), taşınmaz malikinin sorumluluğu (BK. md. 730-737), ev reisinin sorumluluğu (BK. md. 369), haksız ihtiyadi tedbirden doğan sorumluluk, üçüncü kişilerdeki mal ve alacakların haczinden doğan zararların giderim sorumluluğu ve

⁷⁶ KILIÇOĞLU, Mustafa: age., s.378; KOÇİSARLIOĞLU, Cengiz: Haksız Eylem Kusuru, (Yayınlanmış Doçentlik Tezi, C I/II, Ankara 1999), s.13.

devlet ve memurun sorumluluğu (Türk Ceza Kanunu, kamu hukuku) özel olarak gerek BK.'da gerekse kamu ve özel hukuka ilişkin mevzuatlarda düzenlenmiştir. Olağan sebep sorumluluğunda, bir özen ödevinin yerine getirilmemesi hali bulunmaktadır. Tehlike sorumluluğuna örnek olarak da, motorlu taşıt işletenin sorumluluğu (KTK. md. 85) verilebilir. Genel itibariyle objektif sorumluluk hallerinde, *sonuç ödevinin ihlâli* söz konusudur. Kusursuz sorumluluk hallerinde sorumluluğun kaynağı kişi ile kaim tutulmaz. Sorumluluğu doğurucu etmen ön sıraya, sorumlunun kişiliğı ise geri planda tutularak, sorumluluğun subjektif niteliğı mümkün olduğunca geriye itilir. Zira, kusursuz sorumluluk hallerinde kişi, eylemin sonuçlarından değil, bir eylem, bir olay veya durumun sonuçlarından sorumlu tutulur.⁷⁷

II. AKİT DIŞI VE AKDİ SORUMLULUK HALLERİ GENEL OLARAK

A. AKDİ SORUMLULUK KAVRAMI VE AKDİ SORUMLULUK HALLERİ

Akdi sorumlulukta zararı tazmin yükümlülüğü, zararı doğuran olayın gerçekleşmesinden önce mevcut bir hukuki ilişkiye dayanmaktadır. Bir başka deyişle, sorumluluğun kaynağı olarak belirlenen yükümlülük durumu, taraflar arasında önceden öngörülme suretiyle hukuki bir zeminde ve karşılıklı irade yansımasıyla bir sözleşmeye bağlanmıştır. Söz konusu sözleşmede, zararın vukuu halinde kimlerin ne oranda ve ne ölçüde zararı bertaraf etme adına yükümlü olacağı kararlaştırılır.

⁷⁷ KILIÇOĞLU, Mustafa: age., s.16.

B. AKİD DIŞI SORUMLULUK VE AKİD DIŞI SORUMLULUK HALLERİ

Akdi sözleşmenin tam tersine, oluşan zararın tazminine yönelik sorumluluğun belirlenmesine ilişkin herhangi bir sözleşme taraflar arasında akdedilmemiştir. Akit dışı sorumluluk tam anlamıyla bir haksız fiil unsuruna sahiptir yani, akit dışı sorumluluk dar anlamıyla bir haksız fiil sorumluluğudur diyebiliriz. Haksız fiil, objektif hukuk kurallarının bireylere uymasını emrettiği vazifelere aykırı fiillerden bir zararın doğması halinde oluşur. Bu durumlarda yükümlülük ve sorumluluk aynı anda doğar ve örtüşür.⁷⁸

79

Akdi ve akit dışı sorumluluk arasında ince bir çizginin bulunduğu kimi haller de mevcuttur. Bu konuya ilişkin Hüseyin Hatemi, “*akdin inikadı esnasında meydana gelen kusurlar (culpa in contrahendo), sözleşme kurulmamış olduğu için, dar anlamda bir haksız fiil olarak adledilir ve akit dışı sorumluluktan söz edilir*” demektedir.⁸⁰

Akit dışı sorumluluğun meydana gelebilmesi için bir takım koşulların bir arada bulunması gerekmektedir. Bunlar;

- Zararın meydana gelmesi gerekmektedir.
- Zararla kasdi ya da ihmali davranış arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir.
- Hukuka aykırılığın bulunması gerekmektedir. Zararın sorumlusunun zarara, hukuka aykırı olarak sebebiyet vermesi gerekmektedir.
- Zararın sorumlusunun, kusur sorumluluğunun bulunması gerekmektedir.

⁷⁸ KILIÇOĞLU, Mustafa: age., s.2.

⁷⁹ Sözleşme dışı sorumluluk sadece normlardan ibaret değildir. Sorumluluk alanını da bir eylem karşılığı yasaca karşılanmıyor bir boşluk oluşuyor ise, çözümü yargı kararlarında aramak gerekir. Şu durumda (Oftinger’in C.I.s.4’de dediği gibi) sözleşme dışı sorumluluk önemli ölçüde “case law” (içtihat hukukundan) oluşur (Rey, sh.4). KILIÇOĞLU, Mustafa: age., s.2.

⁸⁰ HATEMİ, Hüseyin: Sözleşme Dışı Sorumluluk, C II, İstanbul 1993, s.4-6.

III. DONATANIN AKİT DIŞI VE AKDİ SORUMLULUĞU

A. DONATANIN AKİT DIŞI SORUMLULUĞU

Donatanın sorumluluğuna ve devamında donatanın akdi ve akit dışı sorumluluğuna ilişkin, doktrinde Türk Ticaret Kanunu’nun ilgili hükümlerinin tek başına mı uygulanacağı yoksa Borçlar Kanunu’nda yer alan ilgili hükmün (BK. md. 55) de beraberinde uygulanıp uygulanmayacağı hususunda tartışmalar mevcuttur. Bu tartışmaların objektif bir düzlemde en somut örneklerine, 1982 tarihinde gerçekleştirilen ‘‘Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu’’nda bulmak mümkündür.⁸¹ Tüm bu tartışmaların odak noktasını, kusursuz sorumluluk kavramından ne anlaşılması gerektiği; kusurun sujesinin, objektif sorumluluk halinde kim olacağının belirlenmesi ve deniz hukukunda gelişen günün şartlarına uygulanacak sorumluluk hakkında BK. md.55’in ne derecede genel düzenleyici bir çözüm getireceğine ilişkin hususlar oluşturmaktadır.

1. TTK. md.947’de Düzenlenen Donatanın Borcu

Türk Ticaret Kanunu’nun 947. maddesi (mehaz Alman Kanunu: HGB p.485)⁸², donatanın gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğunu düzenlemektedir. Söz konusu hükme göre: ‘‘Donatan, gemi adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı mesuldür; şu kadar ki, donatanın yükle ilgili şahıslara karşı olan mesuliyeti, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan mes’uliyeti derecesindedir’’. Hükmün lafzından TTK. md.947 uyarınca donatanın sorumluluğuna gidebilmek için bir takım şartların gerektiği sonucu ortaya çıkmaktadır. Bu şartlar:

⁸¹ Sorumluluk İle Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1983, rn: s. 90, 91, 93, 96, 191, 192 vb.

⁸² Mehaz Alman hukukunda esasen madde şu amaca yönelik olarak kabul edilmiştir: gemi adamının sorumlu olduğu halde zarar gören alacaklıya karşı ödeme gücü kuvvetli bir borçlu tahsis etmek. **KENDER, Rayegan:** Donatanın TTK. md.947’de Düzenlenen Sorumluluğun Hukuki Mahiyeyi, *Prof. Dr. Tahir ağa’nın Anısına Armağan*, Beta Basım, İstanbül, 2000, s.292.

- Zarar veren kişinin gemi adamı olması gerekmektedir,
- Gemi adamı tarafından verilen zarar, vazifenin ifası esnasında ortaya çıkmalıdır,
- Zararın gemi adamın kusurlu bir hareketi neticesinde ortaya çıkması gerekmektedir,
- Gemi adamının kusurlu hareketinin hukuka aykırı olması gerekmektedir,
- Gemi adamının hukuka aykırı ve kusurlu davranışı nedeniyle üçüncü bir kişinin zarara uğraması gerekmektedir,⁸³

Yukarıda belirtilen şartların tamamlanması halinde donatanın sorumluluğuna gidebilme imkânı doğar. Gerçekleşmesi gereken şartlardan da anlaşılacağı üzere, kanun koyucu, donatana ait herhangi bir tutum ve davranış aramadığı gibi donatana bu sorumluluktan kurtulmak için herhangi bir imkân da tanımamaktadır (BK. md.55'teki kurtuluş beyyinesi gibi).

Hükümde, gerek donatanın, gemi, adamlarının kusurundan doğan zararlara ilişkin sorumluluğu, gerekse işbu sorumluluğun sınırları belirlenerek düzenlenmiştir. Hüküm kimi doktriner görüşler (Örn: T. Kalpsüz)⁸⁴ uyarınca objektif sorumluluk olarak adledilmekte, kimi doktriner görüşler (Örn: R. Kender)⁸⁵ tarafından da ek sorumluluk olarak nitelendirilmektedir.⁸⁶ TTK. md. 947'de düzenlenen sorumluluğun *ek sorumluluk* olarak nitelendirilmesindeki amaç ve fayda, donatanın adam çalıştıran olarak gemi adamlarının fiillerinden sorumluluğunda, BK. md. 55'in deniz hukukunda kurtuluş

⁸³ Donatan ve zarar veren gemi adamı dışındaki herkes üçüncü kişi olabilir; örneğin diğer gemi adamları, gemideki yolcular, kıyıdaki kişiler, diğer bir geminin donatanı gibi. Gemi adamının eyleminden dolayı olarak, diğer bir deyişle yansıma yoluyla zarara uğrayan kişilerin gerek gemi adamına gerekse donatana karşı bir giderin talepleri oluşmaz. BK. md.45/II aracılığıyla destekten yoksun kalanlar gerçekte yansıma yoluyla zarara uğramalarına rağmen istisnai olarak donatandan zararlarının giderimini isteyebilirler. *Zarar gören üçüncü kişi* kavramı için bkz. **ÇAĞA, Barbaros**: Gemi Adamlarının Üçüncü Kişilere Verdikleri Zararlardan Donatanın Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER), Ankara, 1973, C.VII, Sayı 2, s.455.

⁸⁴ ...Profesör Kalpsüz...md.947'nin hukuki mahiyetini açıklarken, hem donatanın mesuliyetinin gemi adamının mesuliyetine iltihak ettiğini söylemiş, hem de kanunun burada kusurlu gemi adamı yanında ikinci bir borçlu yaratmış olmadığını, ikinci bir mesul kabul ettiğini kabul etmiştir. Prof. Dr. T. Kalpsüz'ün görüşü için bkz., **KENDER, Rayegan**: ARMAĞAN, agm., s.295; **KALPSÜZ, Turgut**: ag.Semp., s.70.

⁸⁵ "Ek Sorumluluk" görüşü için bkz. **KENDER, Rayegan**: ARMAĞAN, agm., s.293; **ÇAĞA, Barbaros**: BATİDER, agm., s.455- 456.

⁸⁶ Ek sorumluluk, kanun ile ihdas edilen ve donatanın gemi adamının sorumluluğuna iltihak etmesini öngören bir sorumluluk halidir. **KENDER, Rayegan**: ARMAĞAN, agm., s.296.

kanıtı getirilebildiği takdirde ihtiyacı karşılayamacağından, zarar görenlerin korunmasının sağlanmasıdır. Tahir Çağa, TTK. md.947’de düzenlenen donatanın sorumluluğunu, gemi adamının gerçekleşen sorumluluğuna donatanın iltihak etmesi ile donatanın ancak kusurlu gemi adamının *yanı sıra*, onunla birlikte müteselsilen sorumlu olduğunu belirtmiştir. Yazara göre donatanın bu sorumluluğu, gemi adamının sorumluluğuna mülhak, munzam, ek bir sorumluluktur.⁸⁷ Yazara göre, donatanın TTK. md. 947’den mütevellit sorumluluğu ek sorumluluk olduğundan, bu sorumluluğun kusur sorumluluğu mu yoksa objektif bir sorumluluk mu olduğu konusundaki tartışma ve haksız fiil sorumluluğu olarak bu sorumluluğu ifade etmek tamamen yanlış ve isabetsizdir. Zira, kusur sorumluluğu, objektif sorumluluk, haksız fiil sorumluluğu hep müstakil (asli) sorumluluk çeşitleridir.⁸⁸ Yargıtay donatanın bu ek sorumluluğunu 1965 tarihli bir kararında “*adeta kanundan doğan bir kefalettir*” şeklinde ifade etmiştir.⁸⁹ Ek (munzam) sorumluluk, mahiyeti itibariyle müstakil (asli) bir sorumluluk olmayıp; başka birinin gerçekleşen mesuliyetine katılmaktan ibaret bir sorumluluktur.

Donatanın gemi adamının yanında, onunla birlikte (müteselsilen) sorumlu olmasının hukuki sonuçları şunlardır:

- Donatanın sorumlu tutulabilmesi için gemi adamının başka bir kanun hükmüne göre (BK. md.41, TTK. md. 972 gibi) zarardan sorumlu olması gereklidir. Gemi adamı herhangi bir sebeple sorumlu değilse donatan da sorumlu olmaz.

- Gemi adamı, zarardan ne kadar sorumlu ise (mesela kusurun derecesi veya müterafik kusur nedeniyle) donatan da o kadar sorumludur.

- Gemi adamından manevi tazminat istenemiyor ise donatandan da talep edilemez.

Kender’e göre, TTK. md.947 gemi adamı için bir sorumluluk hükmü getirmemiş, gemi adamı başka bir hükme müsteniden sorumlu olduğu takdirde de donatanın buna katılacağı hükme bağlanmıştır. Dolayısıyla donatan, bu durumda hem

⁸⁷ **ÇAĞA, Tahir:** Donatanın Ek (Mülhak) Mesuliyeti, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER), Ankara, 1990, C. XV, Sayı 3, s.125.

⁸⁸ **ÇAĞA, Tahir:** BATİDER 1990, agm., s.127.

⁸⁹ 8.4.1965 tarih ve E. 63/3865, K. 65/1808 (**ÇAĞA, Tahir**, BATİDER 1990, agm., s.125, dn.5).

borçlu hem de sorumlu kılınmaktadır. Kender, Deniz Hukuku’nda çok kullanılan ifade ile burada hem “den sorumluluk” hem de “ile sorumluluk” bulunduğunu belirtmekte, maddenin donatan için borç yani “den sorumluluk” değil sadece “ile sorumluluk” getirdiğinin mümkün olmadığının altını çizmiştir.⁹⁰

Yukarıda sayıldığı üzere donatanın sorumluluğu müteselsil bir sorumluluk görünümünde olsa da, uygulamada donatanın tazminatı ödedikten sonra gemi adamlarına rücu ettiğine hiç rastlanmamaktadır.⁹¹

TTK. md.947’de düzenlenen, ek sorumluluk olarak nitelendirilen, donatanın sorumluluğu, donatanın her türlü sorumluluğuna ilişkin özel düzenlemeler içerisinde genel hüküm niteliğini taşımaktadır. Örneğin çatmaya ilişkin özel hükümlerde de donatanın sorumluluğu düzenlenmiştir ancak, TTK. md. 947 de bu hükme genel bir çerçeve çizmektedir. Ek sorumluluk kapsamı dahilinde konuyu irdelediğimizde, çatmaya ilişkin özel düzenlemelerin de ek sorumluluk tahsis ettiğini söylemek bazı yazarlara göre mümkündür (Örn. T. ÇAĞA). Ancak bu görüşü benimseyenler dahi ihtiyatlı davranarak, çatmaya ilişkin kimi istisnai düzenlemelerde donatanın kısmen de olsa asli (müstakil) sorumluluğunun bulunduğunu kabul etmişlerdir. Bu durum, müşterek kusurlu çatmalarda, indirilmiş tazminat miktarında kendisini göstermektedir. Bu konuya ilişkin detaylar, tezin “donatanın çatmadan doğan borçları ve sorumluluğu” kısmında incelenmektedir.

TTK. md. 947 ile donatana yüklenen sorumluluğun kusur sorumluluğu mu yoksa tehlike sorumluluğu mu olduğu tartışması da üzerinde durulması gereken önemli bir husustur. Bu konuya ilişkin doktrindeki görüşlere yer verme ihtiyacı hasıl olmaktadır. Bu manada ilk olarak Rayegan Kender’in eski ve yeni görüşünden bahsetmekte fayda vardır. Kender’e göre, mezkur hükümle kusur sorumluluğu düzenlenmekteydi, zira gemi adamının kusurlu fiilinin sorumluluğunun gerçekleşmesi şartı bulunmaktaydı; ancak Kender daha sonra bu görüşten uzaklaşmıştır. Turgut Kalpsüz ve Haluk Tandoğan ise, bunun kusura dayanmayan sorumluluk olduğunu ileri sürerek, Tandoğan, bu görüşünü sorumlu olan donatanın kusurunun aranmamış

⁹⁰ KENDER, Rayegan: ARMAĞAN, agm., s.294.

⁹¹ KENDER, Rayegan: ARMAĞAN, agm., s.293.

olmasına istinat ettirmiştir.⁹² Tandoğan, TTK. md. 947'nin Alman Ticaret Kanunu'nda 1901'de kaleme alındığını ve bugünkü denizcilik tehlikeleri karşısında maddenin ihtiyaçları karşılamayacağı ve bu nedenle kanunda bu tehlikeler için sorumluluk bakımından boşluk bulunduğu ve bu boşluğun doldurulmasının da geçici olarak BK. md.55 ile mümkün olacağını ileri sürmektedir (bu konuda bir tehlike sorumluluğu hükmü konuncaya kadar).⁹³ Gerek T. Çağa gerekse Kender'in belirttiği gibi, mezkur hükümle düzenlenen sorumluluk ek sorumluluk olarak nitelendirildiği takdirde, kusur sorumluluğu veya tehlike sorumluluğu tartışmasının yapılmasına hacet kalmamaktadır. Zira, Borçlar Hukuku alanında kusur sorumluluğu- tehlike sorumluluğu tasnifi veya tefriki yapılırken göz önünde bulundurulan hep müstakil (aslî) sorumluluk sebepleridir.⁹⁴

TTK. md. 947'de düzenlenen sorumluluğun sonuç olarak ek sorumluluk olmasından mütevellit, TTK. md.947 ve BK. md.55 arasında özel hüküm- genel hüküm ayırımından gidilerek, TTK md. 947'nin özel hüküm teşkil ettiğini ve BK. 55'i ortadan kaldırdığını söylemek de mümkün değildir. Zira, her iki hükmün de maddi unsurları birbiriyle örtüşmemektedir. Yukarıda da değinildiği üzere, BK. md.55'in uygulanabilmesi için müstahdemin kusuru aranmamakta, zarar veren fiilin gerçekleşmesi kâfi gelmektedir. Buna karşın, TTK. md.947'nin uygulanabilmesi için gemi adamının zarar veren fiili, gemi adamının kusuru neticesinde oluşmalıdır. Bu itibarla TTK. md.947, BK. md. 55'e göre özel hüküm olmamakta ve onun uygulanmasını bertaraf etmemektedir. Bu sonuca TTK. md. 947'nin konuluş amacından da ulaşmak mümkündür. Çünkü, mehz Alman Hukuku'nda TTK. md.947'nin amacının, gemi adamının sorumlu olması halinde zarar görene ödeme gücü olan başka bir borçlu ve sorumluya başvurma imkânı sağlanması olduğu açıklanmış ve Türk Hukuku'nda da bu esas kabul edilmiştir.⁹⁵

Doktrindeki tüm görüşler dikkate alınarak incelendiğinde, Kender ve Çağa'nın görüşü ilmi esaslara uygun olarak kabul edilmelidir. Tüm gerekçelerle beraber, ezcümle TTK. md.947 hükmünün inhisari (özel) hüküm olmayışı ve hükmün konuluş amacı,

⁹² KALPSÜZ, Turgut: ag.Semp., Tartışmalar, s.96; KENDER, Rayegan: ARMAĞAN, agm., s.296.

⁹³ KALPSÜZ, Turgut: ag.Semp., Tartışmalar, s.97; KENDER, Rayegan: ARMAĞAN, agm., s.296.

⁹⁴ KENDER, Rayegan: ARMAĞAN, agm., s.297.

⁹⁵ KENDER, Rayegan: ARMAĞAN, agm., s.300, ÇAĞA, Tahir: BATİDER 1990, agm., s.125.

TTK. md. 947 ile beraber (şartları varsa) BK. md.55'in uygulanabileceğinin kabulü gerekmektedir.⁹⁶

2. TTK. md.948'de Yer Alan Düzenleme

Donatanın sorumluluğuna ilişkin bir diğer hüküm de TTK. md. 948'dir. İşbu hüküm, Kanunda "mesuliyetin mahiyeti" başlığı altında yer almakta ve donatanın "sınırlı ayni sorumluluğunu" düzenlemektedir. Ancak özellikle belirtilmelidir ki, mezkur hüküm, 19.11.1976 tarihinde Londra'da kabul edilen "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"nin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesiyle birlikte, zımnen mülga olmuştur. Söz konusu hüküm, Kender tarafından "ile sorumluluğun" (alacağın takibi bakımından) sınırlanmasını düzenleyen hüküm olarak ifade edilmiştir.⁹⁷ Zira, belirtilen bu hususun kanun hükmünden doğmaktadır. Ezcümle, mezkur hüküm, donatanın "ile sorumluluğu"nu, yani "sorumluluğunu" düzenlemektedir. Söz konusu hüküm şu şekildedir:

"Aşağıdaki hallerde donatan üçüncü şahsın alacağından dolayı ancak gemi ve navlun ile mesuldür.

1-Alacak; kaptanın hususi bir vekaletle değil sırf kaptan sıfatıyla haiz olduğu kanuni salahiyyete istinaden yaptığı hukuki muamelelerden doğmuş ise;

2-Alacak; donatan tarafından akdedilmiş olup da ifası kaptana düşen bir mukavelenin yerine getirilmemesinden yahut noksan veya fena ifasından doğmuş ise;

3-Alacak; gemi adamlarından birin kusurundan doğmuş ise;

İkinci bentte yazılı hallerde; mukavelenin ifa edilmemesinin yahut noksan veya fena ifa edilmesinin gemi adamlarından birinin kusurundan mütevellidolup olmadığına bakılmaz.

⁹⁶ TTK. md. 947 ile beraber BK. md.55'in uygulanmasının tatbikine ilişkin Yargıtay Kararları (Yar. 11. HD. 9.12.1983, E.4117/K.5606; Yar.11. HD. 16.4.1985, E.2674/K.3881; Yar. 11. HD. 30.12.1985, E.6142/K.7441) için bkz. **KENDER, Rayegan:** ARMAĞAN, agm., s.300.

⁹⁷ **KENDER, Rayegan:** ARMAĞAN, agm., s.298.

Birinci fıkranın 1 ve 2 numaralı bentlerinde yazılı hallerde; donatan mukavelenin ifasında bizzat kusurlu olur veya mukavelenin ifasını ayrıca tekeffül etmiş bulunursa birinci fıkranın hükmü tatbik olunmaz.”

TTK. md.948 göstermektedir ki, donatanın hükümde belirtilen hallerde doğan sorumluluğunun sınırı deniz serveti (gemi, navlun ve sürrogatlar) ile belirlenmiştir. Ayrıca Ticaret Kanunu’nda donatanın sorumluluğuna ilişkin en önemli husus da bu hükümde ifadesini almaktadır. Ayrıca TTK. md. 949’da donatanın “sınırsız sorumluluğu” da hükme bağlanmıştır. TTK. md. 949 uyarınca, “Donatan, gemi adamlarının hizmet ve iş mukavelelerinden doğan alacaklarından yalnız gemi ve navlun ile değil şahsen de mesuldür”.

3. TTK. md.947 ve Borçlar Kanunu ve BK. md.55 Arasındaki İlişki

Donatanın genel itibariyle Ticaret Kanunu’ndan doğan sorumluluğuna değindikten sonra üzerinde durulması gerek önemli bir husus da donatanın akit dışı sorumluluğudur. Yukarıda⁹⁸ da kısaca ifade edildiği üzere akit dışı sorumluluk, zararın tazminine yönelik sorumluluğun belirlenmesinde herhangi bir sözleşmeyle doğmayan ve basit anlatımla bir “haksız fiil” sorumluluğu olarak adlandırılabilir sorumluluk halidir. Donatanın akit dışı sorumluluğundan kasıt ise, mevcut bir borç ihlâl edilmeksizin, hukuka aykırı (haksız) bir eylem yahut kusursuz olarak bir başkasına zarar vermesinden kaynaklanmasıdır. Donatanın akid dışı sorumluluğundan kısaca anlaşılması icap eden, donatanın haksız fiilden mütevellit sorumluluğu ile kusura dayanmayan akit dışı sorumluluğudur. Donatanın bu hususta sorumlu kabul edilmesinde, oluşan zararın kendi kusurundan ileri gelip gelmediği belirlenmelidir. Elbette ki herkes gibi donatan da, kendi kusurundan doğan ve mevcut bir borç ihlâl etmeksizin bir başkasına zarar veren eylemlerinden ötürü, bu zararın tazmini ile mükelleftir. Doktrinde tartışma konusu olan ise, mevcut bir borç ihlâl edilmeksizin bir başkasının üçüncü bir şahsa zarar veren eylemlerinde, donatanın kendi kusurundan ileri gelmeyen bu zararları ödemekle mükellef tutulmasıdır. Burada donatanın sorumluluğuna gidilebilmesi durumu, üçünü şahıslara zarar veren başkalarının, *gemi işletilmesinde çalışması* ve zarar veren fiili, *hizmetlerini ifa ederken kusurlu olarak* ika

⁹⁸ Bkz. Yukarıda II, B.

etmiş olmaları şartına bağlanmıştır. Bahsi geçen şartların gerçekleşmesi halinde, donatan deniz serveti (gemi, navlun ve sürrogatlar) ile mesul olacaktır. Türk Ticaret Kanunu md. 947’de düzenlenen bu husus, bir nevi BK. md. 55’te düzenlenen istihdam edenin sorumluluğudur. Ancak Borçlar Kanunu’ndaki düzenlemeden farklı olarak, donatana herhangi bir “kurtuluş beyyinesi” sunma imkanı tanınmamış ve en önemlisi de üçüncü şahıslara zarar veren gemi adamlarının eyleminde “kusur” aranmıştır. Nitekim, BK md. 55’in lafzı şu şekildedir: *“Başkalarını istihdam eden kimse, maiyetinde istihdam ettiği kimselerin ve amelesinin hizmetlerini ifa ettikleri esnada yaptıkları zarardan mus’uldür. Şu kadar ki, böyle bir zararın vukuu bulmaması için hal ve maslahatın icabettiği bütün dikkat ve itinada bulunmuş olsa bile zararın vukuuna mani olamayacağını ispat ederse mes’ul olmaz”*. Öyle görülüyor ki, Borçlar Kanunu’ndaki düzenlemede, istihdam edenin sorumluluğuna gidilebilmesi için üçüncü kişilere zarar veren müstahdemin eyleminin kusurlu olup olmadığı aranmamaktadır. İstihdam edenin sorumluluğuna gidebilmek için tek dikkat edilmesi gereken, zarar veren eylemin müstahdemin hizmetini ifa ettiği esnada gerçekleşmiş olması ve istihdam edenin kurtuluş beyyinesini öne sürmemiş olmasıdır. Borçlar Kanunu’nda bahsi geçen düzenleme tam anlamıyla bir “objektif sorumluluk” halidir. Ticaret Kanunu’nda düzenlenen donatanın sorumluluğu hükmünde ise, donatanın sorumlu tutulabilmesi için gemi adamlarının üçüncü kişilere zarar veren eylemlerinin kusurlu olması gerekmektedir. Borçlar Kanunu’ndaki istihdam edenin sorumluluğu sınırsızdır. Yani istihdam eden, vukua gelen bir haksız eylem neticesinde, tüm malvarlığı ile mes’ul olur. Buna mukabil donatan ise, gemi adamlarının üçüncü şahıslara zarar veren eylemlerinden mütevellit sadece deniz servetleri ile mes’uldür (TTK. md.948). Donatanın sorumluluğunda bir diğer önemli husus da, sorumluluğun kendileri ile sınırlandırıldığı ayın ve değerler üzerinde, alacaklılara öncelikle takip yetkisi veren “kanuni bir rehin hakkının” (gemi alacaklısı hakkı) TTK. md. 1235’te düzenlenmiş olmasıdır. Buna mukabil böylesi bir rehin hakkı Borçlar Kanunu’ndaki istihdam eden sorumluluğunda söz konusu değildir.

Yukarıdaki paragrafta TTK. md. 947 ve 948 ile BK. md.55 hükümleri arasındaki farklar ve benzerlikler ortaya konulmuştur. Böylesi örtüşen bir sorumluluk halinde, genel bir hüküm ihdas etmek maksadıyla, bu iki farklı düzenlemenin birbirine

ikâme olması ve/veya beraber uygulanabilmesi sorunu ortaya çıkmaktadır. Bu sorun yukarıdaki bölümlerde de verilmekle birlikte, kısaca tekrar edilmesi ve bazı noktalar üzerinde hassasiyetle durulması gerekmektedir.

Doktrinde kimi yazarlar (Hırş,E; Çağa,B; Tekil,F⁹⁹), donatanın akit dışı kusursuz sorumluluğunu düzenleyen özel hükmün uygulanabilmesi için gerekli şartların oluşmaması halinde genel hüküm olan BK md. 55'in uygulanacağını savunmaktadır.¹⁰⁰ E. Hırş, Tahir Çağa, Fahiman Tekil gibi Türk hukukçuları BK. md. 55'in TTK. md. 947'yi tamamlayıcı veya onunla seçime bağlı olarak uygulanabileceği görüşündelerdir. Böylece, BK. md.55'in şartları varsa, gemi adamının kusuru olmasa ve zarar gemi ve navlun toplamını aşsa bile donatan, BK. md. 55 uyarınca sınırsız olarak sorumlu tutulabilmektedir.¹⁰¹ Diğer bazı yazarlar¹⁰² (Tandoğan,H; Okay,S; Karayalçın,Y) ise, TTK. md. 947 ve md.948'deki düzenlemenin yeni tarihli özel ve tekel niteliğinde bir düzenleme olması hasebiyle ve BK. md.55'in beraber uygulama sahası bulması halinde donatanın sorumluluğun, deniz ticaret hukukunda genel ilke olarak kabul edilen “donatanın sınırlı ayni mesuliyet” ilkesi ile ters düşeceği gerekçesi ile, bu iki farklı hükmün beraber uygulanmayacağı görüşündelerdir.

Rayegan Kender ise, TTK. md. 947'de düzenlenen sorumluluğun ek sorumluluk olduğunun altını çizmekte ve de söz konusu bu ek sorumluluğun öncelikli olarak kusursuz sorumluluk kavramı içerisinde yer alamayacağı görüşünü benimsemektedir. Kender'e göre, vukuu bulan haksız eylemi ika edenin kimliği önem arz etmemekte dolayısıyla sujesine bakılmaması gerekmektedir. Bu meyanda Kender, bir sorumluluğun meydana gelebilmesi için herhangi bir kimsenin kusurlu bir fiilinin mevcut olmasını lüzumunu, gemi adamının kusuru olsa dahi, yine de bir kusur kavramının doğduğundan bahisle, söz konusu hükmün düzenleme kapsamının kusursuz

⁹⁹ ...TTK. md.947 vd. hükümlerinden istifadenin kapalı olduğu ahvalde zarar görenin BK. md.55'in tanıdığı imkandan, TTK. md. 947 vd. hükümlerinin sağladığı netice mes'uliyeti şeklindeki kolaylık ile değil, fakat doğrudan doğruya BK. md.55'in öngördüğü şartlar ile faydalanabilmek üzere hakkını bir diğer kanun yolundan ayırabilmesi fikrimizcepekala mümkün ve caizdir. **TEKİL, Fahiman:** age., s.667-68

¹⁰⁰ **KALPSÜZ, Turgut:** ag. Semp., s.73, dn. 62.

¹⁰¹ **TANDOĞAN, Haluk:** “Karada Meydana Gelen Zararlar Dolayısıyla Donatanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Ankara, 1983, s.177; Aynı görüş Yarg. 11. HD. ‘nce (2.11.1971, E.4716/K.6702) de kabul edilmiştir. HGK. (7.12.1966, E.T-818/K.311) da bir gemi adamını diğer gemi adamlarına zarar vermesi halinde BK. md. 55'i uygulamıştır. **TANDOĞAN, Haluk:** ag. Semp., s.177, dn.14,15.

¹⁰² **KALPSÜZ, Turgut:** ag. Semp., s.74, dn.64,65.

sorumluluk olmadığının benimsemektedir. Kenderi'in belirttiği üzere, gemi adamlarının fiillerinden, kusurlu fiillerinden bir zarar meydana geldiği takdirde, alacaklı isterse TTK. md.947'ye isterse BK. md. 55'e gidebilir.¹⁰³ Kender'e göre, TTK. md. 947 hükmü ile, gemi adamının istihdam edeni olan donatanın, geminin denizde kullanılması sırasında ortaya çıkan büyük zararlardan, BK. md.55'te yer alan kurtuluş beyyinesini getiremeden sorumlu olması temin edilmektedir.¹⁰⁴ Sonuç itibariyle Kender'e göre, gemi adamının vazifesini yaparken işlediği fiil ile üçüncü bir şahsa zarar vermesi halinde, donatan bundan BK. md.55 (BGB par. 831) uyarınca istihdam eden sıfatı ile sorumlu olacak; ancak bu halde Borçlar Kanunu'nun mezkur hükmünde yer alan kurtuluş beyyinesinden faydalanarak sorumluluktan kurtulma imkânına sahip olacaktır ve fakat bu kurtuluş beyyinesinin kullanımının önü TTK. md.947 ile kesilmiştir. Bunun sebebi ise, denizciliğin özel tehlikeleri ihtiva etmesinden mütevellit özel bir hukuk dalı ve hukuk kurallarının düzenlenmesinden ileri gelmektedir. Netice itibariyle, yukarıda da izah edildiği üzere¹⁰⁵, TTK. md.947'nin BK. md. 55 ile özel-genel hüküm ilişkisi bulunmamakta ve şartların gerçekleşmesi halinde donatanın sorumluluğuna ilişkin BK. md.55'e de gidilebilmesi mümkün olmaktadır.

Haluk Tandoğan ise, daha önceden savunmuş olduğu, söz konusu iki farklı hükmün birbirinin ikâmesi veya tamamlayıcısı olamayacağına ilişkin görüşünün aksine, 1982 tarihli Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu'nde konuya, gelişmekte olan şartları göz önüne alarak, şu şekilde yeni bir soluk getirmiştir. Tandoğan'a göre, Türkiye'nin gelişen ihtiyaçları doğrultusunda, BK. md. 55'e dayanılarak donatanın gemi adamlarının eylemlerinden sorumluluğunda gemi adamlarının kusurunun aranmaması ve sorumluluğun gemi ve navlunla sınırlı tutulması yolu, genel olarak veya hiç olmazsa hidrokarbürlerden ve nükleer enerjiden doğan zararlar bakımından tercih edilmelidir. Tandoğan'a göre ayrıca, gemi adamlarının eylemleri dolayısıyla, karadaki mal ve insanlara verilen zararlardan da donatan yine BK. md. 55 uyarınca sorumlu tutulmalıdır.¹⁰⁶

¹⁰³ **KALPSÜZ, Turgut:** ag. Semp., Tartışmalar, s. 92.

¹⁰⁴ **KENDER, Rayegan:** ARMAĞAN, s.289.

¹⁰⁵ Bkz. Yukarıda III, A, 1

¹⁰⁶ **TANDOĞAN, Haluk:** ag. Semp., s.179, 180.

Borçlar Kanunu md. 55 ve TTK md. 947 arasında yukarıda verilen açıklama ve illiyetten gayrı, bu iki düzenleme ile müstakil (asli) mi yoksa ek (munzam) bir sorumluluk mu yüklendiği önem arz etmektedir. Yukarıda işbu Bölümün III, A, 1 kısmında yer alan TTK md.947 ile ilgili açıklamalarda, bazı yazarlarımızın işbu düzenleme ile donatana ek bir sorumluluk yüklendiği hususundaki görüşleri dile getirilmiştir. BK. md.55 (BGB. § 831)’te düzenlenen “istihdam edenin sorumluluğu” ise ek bir sorumluluk olarak nitelendirilemez.

Ticaret Kanunu ve Borçlar Kanunu’nun donatan ve istihdam edenin sorumluluğuna ilişkin hükümleri ve doktrinde uygulama alanlarına ilişkin mevcut olan tartışmaların verilmesinin devamında, donatanın akit dışı sorumluluğuna ilişkin açıklamalara devam edilmektedir. Donatanın gemi işleticisi olarak sorumlulukları kaynakları itibariyle üç bölümde ele alınabilir. Bunlar¹⁰⁷:

- Donatanın yasalardan kaynaklanan sorumluluğu,
- Donatanın taraf olduğu sözleşmelerden ileri gelen sorumluluğu,
- Kaptan veya gemi adamlarının görevlerini yaparken sebep oldukları haksız eylemlere dayanan sorumluluklarıdır.

Donatanın akit dışı sorumluluğuna ilişkin uluslararası arenada bir çok sözleşme mevcuttur. Bu sözleşmelerin ayrıntılarına ilgili bölümlerde detaylı olarak değinilmekle beraber bu bölümde kısaca listesinin verilmesi, konunun bütünlüğünü koruması amacıyla, uygun görülmektedir. Doanatanın akit dışı sorumluluğuna ilişkin uluslararası sözleşmelerden bazıları şunlardır:

- Denizde Çatmalara dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi,

- Nükleer Gemi İşletenin Sorumluluğuna dair 1962 tarihli Brüksel Sözleşmesi,

¹⁰⁷ AKIN, Mehmet Zeki; YAZICI, Mehmet: “Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu ve Sigorta”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Ankara, 1983, s.256.

- Deniz Yoluyla Nükleer Madde Taşımlarında Hukuki Sorumluluğa dair 1971 tarihli Brüksel Sözleşmesi,
- Akaryakıtlarla (Hidrokarbonlar) Kirlenmeden Doğan Zararlardan Doğan Sorumluluğa dair 1969 tarihli Brüksel Sözleşmesi,
- Tanker Kazalarından Doğan Zararlar için Sorumluluk Fonu Tesisi Hakkında 1971 tarihli Brüksel Sözleşmesi,
- Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlanması İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 1924 ve 1957 tarihli Brüksel Sözleşmesi,
- Yukarıdaki son iki sözleşmenin yerine geçmek üzere kabul edilen; Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Londra Sözleşmesi.

Elbette ki yukarıda verilen uluslararası sözleşmeler gelişen hukuki ve teknolojik anlayışlarla güncellemelere tabi tutulmuştur. Zira, önceden de ifade edildiği üzere, tüm bu detaylar ilgili bölümlerde sunulmaktadır.

Söz konusu uluslararası sözleşmeler dışında, donatanın akit dışı doğan sorumluluğu da her bir deniz kazası ve sonuçları için ilgili bölümlerde detaylıca arz edilmektedir.

B. DONATANIN AKDİ SORUMLULUĞU

Donatanın sorumluluğunun, önceden mevcut sözleşmeye dayanan bir borcun ifa edilmemesi veya gereği gibi yerine getirilmemesi sonucunda doğduğu hallerde “akdi sorumluluk”tan bahsedilir. Akdi mesuliyet, bazı hallerde donatanın genel anlamda sorumluluğunda olduğu gibi “sınırlı ayni sorumluluğuna” tabidir. TTK. md. 948/1.b.2’de “*alacak, donatan tarafından akdedilmiş olup da ifası kaptana düşen bir sözleşmenin yerine getirilmemesinden veya noksan veya kötü ifasından doğmuş ise*”

denilmek suretiyle, donatan tarafından akdedilmiş ancak ifası kaptana düşen sözleşmelerden doğan sorumlulukta donatanın sınırlı aynı sorumluluğu esas alınmaktadır. Nitekim, ÇatmaMS md. 10'un ve buradan iktibas edilen TTK. md.1221'in amacı, çatmadan kaynaklanan haksız fiil taleplerine ilişkin TTK. md. 1216-1220 hükümlerinin, aynı çatma sebebiyle doğabilecek akdi taleplere uygulanmayacağını açıklığa kavuşturmuştur.¹⁰⁸ Örneğin, donatanın akdettiği bir navlun sözleşmesini kaptanın gereği gibi ifa etmemesi sebebiyle yükün hasarlanması hali.¹⁰⁹ Bir başka örnek de çatmaya ilişkin verilebilir. Şöyle ki, şayet bir çatma olayı sebebiyle ortaya çıkan tazminat talepleri, bir sözleşmenin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi temeline oturabiliyorsa, sözleşmeye dayanan bu taleplere çatma hükümleri uygulanmaz. Dolayısıyla çatma, donatan ile zarar gören arasında daha önce kurulmuş olan bir sözleşmeye aykırılık teşkil ediyorsa, bu sebeple ortaya çıkan zarar, sözleşmenin ihlâlüne ilişkin yasal düzenlemelere ve varsa sözleşme şartlarına göre tazmin edilir.¹¹⁰

¹⁰⁸ ATAMER, Kerim: ARMAĞAN, agm., s.190.

¹⁰⁹ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.71.

¹¹⁰ ATAMER, Kerim: ARMAĞAN, agm., s.189-190.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

DONATANIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞU

I. GENEL OLARAK

A. BORÇ VE SORUMLULUK KAVRAMLARI¹¹¹

Borç en az iki kişi arasında mevcut ve bunlardan birine (alacaklıya), diğerinden (borçludan) muayyen bir şekilde hareket etmesini istiyebilmek yetkisini veren hukuki bir ilişkidir. Borcun konusu (edim) birşeyin yapılması veya yapılmaması, bir malın teslimi, muayyen bir paranın verilmesi vs. olabilir.

Borçlu zamanı gelince borcunu kendi rızasıyla yerine getirmediği takdirde alacaklı, devlet (icra) marifetiyle borçlunun mallarına el koyup ondan hakkını zorla alabilir. İşte borçlunun malvarlığının böylece alacaklının müracaatına açık bulunmasına “*sorumluluk*” denmektedir.

Hukuki dilimizde “*sorumluluk*” tabiri borç manasına da kullanılmaktadır. Ezcümle bir şahsın belirli bir olay veya eylemden sorumlu olacağından bahsolunduğu zaman o şahsın söz konusu olay veya eylem sebebiyle borç altına gireceği kasdolunur. Nitekim BK. md. 41 ile TTK md. 947’deki sorumluluk sözleri bu anlamdadır. Sorumluluğun bu iki anlamını birbirinden ayırtetmek için, dilimizde kullanılan eklere uygun olarak, borç anlamındakine “*-den sorumluluk*” diğerine ise “*-ile sorumluluk*” denmektedir.

¹¹¹ ÇAĞA, Tahir; KENDER, Rayegan: Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, Beta, 13. Baskı, İstanbul Ekim 2004, s.137.

B. – İLE SORUMLULUĞUN TÜRLERİ

Alacaklı alacağın tamamı için borçlunun (haczi caiz olmayanlar hariç, İİK md.82-84) bütün mallarına müracaat edebilecekse bu takdirde gayri mahdut (sınırsız) veya şahsi sorumluluktan söz edilir.

Eğer kanun (veya bir sözleşme) alacaklının borçlu mallarına müracaatla alacağını zorla almak yetkisini bir suretle sınırlamışsa, bu takdirde borçlunun – ile sorumluluğu “sınırlı sorumluluk”tur. Böyle bir sınırlama mal (mevzu) veya miktar (meblağ) ile olabileceğine göre sınırlı sorumluluk da ikiye ayrılmaktadır.

Bu ayrım “*sınırlı ayni sorumluluk*” ve “*sınırlı şahsi sorumluluk*” ayrımıdır. *Sınırlı ayni sorumluluk* türünde alacaklı borçlunun ancak belirli mallarına (aktiflerine) el uzatabilir. TTK md. 948’de gemi ve navlun ile sınırlı sorumluluk tesis edilmesi, işbu sınırlı sorumluluk türüne örnek teşkil etmektedir. *Sınırlı şahsi sorumluluk* türünde ise kanun uyarınca borçlu, alacaklıya karşı haczi kabil tüm malları ile sorumlu olmakla beraber, alacak miktarına bakılmaksızın belirli bir meblağa kadar alacaklının borçlu malvarlığına el koymabilme yetkisi tanınmaktadır.

Hukuk düzeninde, deniz hukukunda da, kural sınırsız sorumluluktur. Sınırlı sorumluluk ise istisnadır. Bu itibarla kanunda sorumluluğun sınırlı olduğuna dair bir hüküm bulunmadıkça borçlu (ve donatan) borcun tamamı için bütün malvarlığı ile, yani şahsen sorumludur.¹¹²

C. DONATANIN – DEN SORUMLULUĞU

1. Genel Hükümlere Göre:

Donatan (akdi ve akit dışı olanlar dahil olmak üzere) kendi fiil ve ihmallerinden dolayı genel hükümler dairesinde her şahıs gibi borç altına girer. Bu borçlarından –ile sorumluluğu kural olarak sınırsızdır.

¹¹² ÇAĞA, Tahir; KENDER, Rayegan: Ekim 2004, a.g.e., s. 138.

Donatanın gemi adamları (ve bunlarla bir tutulanlar) hariç olmak üzere, başka şahısların fiil ve ihmalleri neticesinde borç altına girmesi, BK. md.55 ve md. 100 hümlerine tabidir. Burada da –ile sorumluluk sınırsızdır.

2. Çevre Kanununa Göre:

Donatanın deniz kirlenmesinden sorumluluğu, 9.8.1983 tarih ve 2872 sayılı Çevre Kanunu hükümlerine tabidir. Burada da –ile sorumluluk sınırsıdır.

3. Deniz Hukuku Hükümlerine Göre:

- Gemi adamlarının bazı fiilleri sonucunda donatanın borç altına girmesi hakkında TTK. md.947,
- Kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden donatanın borç altına girmesine dair TTK. md. 986-988, 1001, 1160,
- Müşterek avaryada kurtarılan gemi ve navlun sebebiyle donatanın borç altına girmesine dair TTK md. 1179-1215,
- Çatma, kurtarma ve yardım sebepleriyle donatanın borç altına girmesini düzenleyen TTK md. 1216-1234,

donatanın borç altına girmesini düzenleyen deniz hukuku kurallarına örnek olarak verilebilir.

D. DONATANIN SINIRLI SORUMLULUĞU

Yukarıda da belirtildiği gibi, her borçlu gibi donatan da borçlarından kural olarak sınırsız sorumludur. Yani alacaklı, alacağının tamamını alabilmek için, donatanın haczi kabil tüm malvarlığına mürccat etmek hakkını haizdir. Ancak deniz hukuku, donatanın ekonomik anlamda çöküntüye uğramaması hasebiyle işbu kurala bazı önemli istisnalar getirmiştir. Gerçekten donatan gemisini sefere göndermekle esasen büyük bir kapital rizikosu altına girmektedir. Diğer taraftan kaptanın muameleleri, gemi adamlarının kusulu hareketleri (çatma vs.) yüzünden ağır borç altına girmekte ve çok

kere bunlara engel olmak imkanına da sahip bulunmamaktadır. Gemi ve taşıdığı yükün temsil ettiği iktisadi değerler bugün çok yükselmiştir. Bir şilebin lüks bir yolcu gemisine çarptığını ve neticede her iki geminin battığını düşününüz. Bu takdirde şilep donatanı, sınırsız sorumlu olursa, deniz ticaretine koyduğu sermayeden başka bütün malvarlığını da kaybedecektir. İşte bu sebeplerden ötürü hemen bütün milltelerin deniz kanunlarında donatanın, deniz işletmesinden doğan ilişkilerinin çoğunda ancak sınırlı şekilde sorumlu olması esas kabul edilmiştir.¹¹³

1. Donatanın Sınırlı Ayni Sorumluluğu

Genel itibariyle Türk Ticaret Kanunu'nda, eski Alman Ticaret Kanunu'nda olduğu gibi, donatanın sorumluluğuna ilişkin “sınırlı ayni sorumluluk” prensibi benimsenmiştir. Bu prensip bir cebri icra tahdididir. Bu meyanda, TTK. md. 948'de belirtilen hallerde¹¹⁴ donatan, üçüncü şahsın alacağından dolayı ancak gemi, navlun ve sürrogatlar (yani deniz serveti) ile sorumludur. Bu kapsamda alacaklı tarafından el konulabilecek olan malvarlığına deniz serveti denmektedir. TTK. md. 948 hükmüyle donatanın “ile sorumluluğu”, hangi mal varlığı ile sorumlu olacağı düzenlenmiştir.

Bu sınırlama, donatanın sınırsız olarak borçlanması engel olmaz ve fakat cebri icra konusunu ancak gemi ve navlun oluşturabilir. Alacaklı ancak icra marifetiyle bu mallara el koyabileceği gibi donatanın kara servetine dahil mukabil alacağı ile de takas edilemez.¹¹⁵

Donatanın sınırlı ayni sorumluluğuna ilişkin altının çizilmesi gereken bir husus da TTK. md.948/son'da yer almaktadır. Buna göre, şayet donatan, TTK. md. 948/I'nin 1. ve 2. bentlerinde belirtilen hallerde, sözleşmenin ifasından şahsen kusurlu olur veya sözleşmenin ifasını ayrıca tekeffül etmiş bulunursa sınırlı sorumluluktan faydalanamaz, sınırsız olarak sorumlu olur.

Donatanın sınırlı ayni sorumluluğunun kapsamını önceden de belirtildiği üzere deniz serveti teşkil etmektedir. Deniz serveti ise, gemi, navlun ve sürrogatlardan

¹¹³ ÇAĞA, Tahir; KENDER, Rayegan: Ekim 2004, a.g.e., s. 148-149.

¹¹⁴ Bkz. Yukarıda Sorumluluk Hukuku III,A,2.

¹¹⁵ ŞEN, Elif: age.,s.147.

meydana gelmektedir. **Gemi**, alacağın doğumuna neden olan gemi ve geminin mütemmim cüzleri ile başkalarına ait olsalar dahi teferruatları da dahildir. **Navlun**, alacağın doğumuna neden olan seferin gayrisafi navlunu (masraflar indirilmeden önceki) dikkate alınır (TTK. md. 1237).¹¹⁶ Henüz ödenmediği veya kaptan veya acenta elinde kaldığı sürece navlun deniz servetine dahildir. Gemideki yük, donatanın şahsına dahi ait olsa deniz serveti dışındadır. Bir geminin arızı olarak gerçekleştirdiği kurtarma ve yardım faaliyetleri neticesinde elde ettiği kurtarma yardım ücreti de deniz servetine girmez. **Sürrogatlar**, gemi ve navlunun yerine geçerek deniz servetine dahil olan değerlere denir. Bu kurumun kanun koyucu tarafından oluşturulmasındaki maksat, deniz servetinin ortadan kalkması veya değerinin azalması gibi olasılıklara karşı alacaklıyı korumaktır. Aksi takdirde, gemi ve/veya navlun bazı sebeplerle ortadan kalkar (geminin batması gibi) yahut değerleri azalırsa bu takdirde donatan, kara servetine müracaat caiz olmadığına göre, tamamen veya kısmen sorumluluktan kurtulacaktır. Surrogatlar içerisinde yer alan mezkur hak ve alacaklar şunlardır:

- Kaptan kat'i zaruret sebebiyle TTK md.990 uyarınca gemiyi satmışsa satış bedeli (md.1245 f.1)
- Gemi Türkiye'de veya yurt dışında cebri icra ile satılmışsa ihale bedeli (md. 1245 f.1)
- Gemi veya navlunun feda edilmesi karşılığı olan müşterek avarya garame alacakları (md.1256 f.1)
- Geminin ziyayı veya hasara uğraması yahut yükün ziya veya hasarı neticesinde navlunun eksilmesi hallerinde hukuka aykırı hareketleriyle bu zararlara sebep olan kimse tarafından donatana ödenecek tazminat (md. 1256 f.2)
- Geminin donatan tarafından rızaen satılıp temlik halinde yeni malikin TTK md. 1246 uyarınca mahkeme kararıyla gemi alacaklısı haklarını iptal ettirdiği alacaklılara karçı satış bedeli.

¹¹⁶ Alacağın doğumuna neden olan sefer, TTK. md. 11239'a göre; geminin yeni baştan donatılmasını icabettiren veya yeni bir charter mukavelesi ile girilen yahut da yük tamamen boşaltıldıktan sonra başlanan yolculuktur. **ŞEN, Elif:** age., s.147, dn. 270.

Donatan, ancak kanunun tayin ettiği borçlardan dolayı, deniz serveti ile sınırlı olarak sorumludur. Donatanın sınırlı aynı sorumluluğu da aşığıdaki hallerde doğmaktadır.

- Alacak kaptanın hususi bir vekaletle değil sırf kaptan sıfatıyla sahip olduğu kanuni temsil yetkisine istinaden yaptığı hukuki muamelelerden doğmuş ise (md.948 f.1 b.1),
- Alacak, donatan tarafından akdedilmiş olup da ifası kaptana düşen bir sözleşmenin yerine getirilmemesinden yahut noksan veya fena ifasından doğmuş ise (md.948 f.1 b.2),
- Alacak, gemia adamlarından birinin vazifesini yaparken işlediği kusurdan doğmuş ise (md. 947; md.948 f.1 b.3),
- Alacak, kurtarma ve yardımdan doğmuş ise (md.1234 f.1),

2. Donatanın Sınırlı Şahsi Sorumluluğu

Donatan bazı fiilleriyle (navlunu tahsil gibi) alacaklıların deniz servetine dahil kıymetlere başvurabilmelerine engel olabileceği gibi bunları tehlikeye de sokabilir. Kanun bu ihtimalleri nazara alarak alacaklıları korumak maksadıyla donatanın belirli hallerde sınırlı şahsi surette mesul olmasını kabul etmiştir. Alacaklıların deniz serveti üzerindeki kanuni rehin haklarının yerine geçmek veya onun yanında yer almak üzere gerçekleşen bu mesuliyet aşığıdaki hallerde caridir.

1. Donatan deniz servetine dahil navlunu veya sürrogotları tahsil ederse alacaklılara karşı tahsil ettiği miktarla, bunlardan her birine karşı ise tahsil olunan paranın kanun hükümlerine uygun olarak bütün malvarlığı ile sorumludur (11252, 1254 ve 1256). Burada alacaklıların tahsil olunan değerler üzerindeki kanuni rehin hakları son bulur, sınırlı şahsi sorumluluk onun yerine geçer.
2. Donatan gemiye kendi hesabına mal yüklemişse, bu mallar için yükleme yer ve zamanında ödenmesi mutad olan navlun miktarı ile sınırlı olarak şahsen

sorumlu olur. Alacaklılardan her birine karşı olan sorumluluğu ise yukarıda olduğu gibi paylaşımda bundan hissesine düşecek miktarı aşamaz (1252 f.2).

3. Donatan sadece deniz serveti ile sorumluluğu olduğu bir alacağın mevcudiyetini bildiği halde gemiyi alacaklının menfaati icabı olmaksızın yeni bir yolculuğa (1238) çıkarırsa bu alacak için geminin yeni yolculuğun başındaki değeri ile sınırlı olarak şahsen sorumludur. Alacaklı birden çok ise bunlardan herbirine karşı sorumluluğu bu değer kanuni sınırına göre aralarında paylaştırılması halinde hissesine düşecek miktarla sınırlıdır (1255 f.1). Bu paylaşımda alacaklının alacağını tamamen elde edeceği, donatan aksini isbat etmedikçe, kabul olunur (1255 f.2). Bu sınırlı şahsi sorumluluk, alacaklıların deniz serveti üzerindeki kanuni rehin haklarının yanında yer alır.

Donatanın buradaki sınırlı şahsi sorumluluğu, deniz servetine dahil gemiyi yeni yolculuğa çıkarmak suretiyle alacaklıların haklarını tehlikeye sokmuş olmasının neticesidir. Gerçekten gemi yeni yolculuk sırasında, donatan lehine bir sürrogat doğmaksızın, ziya veya hasara uğrayabilir (maddi tehlike). Yahut da aynı yolculuk esnasında deniz serveti üzerinde kanuni rehin hakkı veren yeni alacaklar doğabilir ki, bunların eskilerine göre öncelik hakkı vardır (hukuki tehlike, TTK 1248 f.1). Kanun bu tehlike ihtimallerini düşünerek donatanın sınırlı şahsi sorumluluğunu kabul etmiştir. Bunun için tehlikelerin fiilen gerçekleşmesi şart değildir. Yeni yolculuğun aynı zamanda alacaklının da menfaati icabı olması halinde sınırlı şahsi sorumluluk doğmaz. Misal: geminin harp tehlikesi altında olan bir limandan (tarife icabı olmaksızın) yeni bir yolculuğa çıkarılması gibi. Geminin bir yabancıya temlik ya da hurdaya çıkarılarak bozulması, yahut donatan tarafından kasden imha edilmesi hallerinde de donatanın sınırlı şahsi sorumluluğunu kabul etmek gerekir.

TTK. md. 949 dışında TTK.'da donatanın şahsi sorumluluğuna giden bir çok hüküm bulunmaktadır. Aşağıda değineceğimiz bu sorumluluk hallerinin ortak özelliği, hepsinin donatanın "sınırlı şahsi sorumluluğuna" yönelik olmasıdır. Nitekim Kanun'da "Donatanın Mahdut Şahsi Mesuliyeti" başlığı altında 1252. ila 1256. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Donatanın sınırlı şahsi sorumluluğundan kasıt, bütün malvarlığı ile

fakat belirli bir miktarla sınırlı olarak sorumlu olmasıdır. Donatan bazı fiilleri ile deniz servetine dahil değerlere alacaklının el uzatmasına mani olur veya bu değerleri tehlikeye düşürürse sınırlı şahsi olarak sorumlu olur.¹¹⁷ Donatanın sınırlı şahsi sorumlu tutulacağı haller sırasıyla,

- **TTK.md.1252 Navlunun veya Sürrogatların Tahsili Halinde:** Eğer donatan navlunu tahsil etmişse, tahsil ettiği miktarda ve her bir alacaklıya karşı da alacaklının hissesine düşecek meblağ ile sınırlı olmak kaydıyla şahsi olarak tüm malvarlığı ile sorumlu olur. Donatanın kendi hesabına gemiye yüklettiği mallar için yükleme yerinde ve yükleme zamanında ödenmesi mutad olan navlun için de durum aynıdır.

- **TTK. md. 1253 Navlunun Bazı Alacaklılara Tevzii Halinde:** Donatan, navlunu, navlun üzerinde rehin hakkı olan gemi alacaklılarından bir veya birkaçının alacağını ödemek için kullandığı takdirde, rüçhan hakkına sahip alacaklılara karşı, ancak onları bilerek mahrum ettiği miktar oranında şahsi olarak sorumlu olur.

- **TTK. md. 1254 Satış Bedelinin Tahsili:** Donatan TTK. md. 1245 ve 1246'da (geminin cebri veya zaruri satışı ve iptal kararı) yazılı hallerde satış bedelini tahsil ederse, cebri icra veya zaruri satış neticesinde yahut ilan yolu ile gemi alacaklılarını davet üzerine verilen iptal kararı dolayısıyla hakları düşmüş gemi alacaklılarına karşı, satış bedelinden bu alacaklılara düşecek miktar oranında şahsen sorumlu olur.

- **TTK. md. 1255 Geminin Yeni Bir Yolculuğa Çıkarılması:**¹¹⁸ Donatan sadece deniz serveti ile sorumlu olduğu bir alacağın mevcudiyetini bilerek alacaklının menfaati gereği olmadığı halde gemiyi yeni yolculuğa çıkarırsa, geminin yeni yolculuğun başındaki değeri ile ve dolayısıyla bu değer gemi alacaklıları arasında kanuni sırasına göre paylaştırılmaları halinde, talepte bulunan alacaklıya düşecek miktar oranında şahsen sorumlu olur.¹¹⁹ Söz konusu paylaşmada Kanun, alacaklının alacağını

¹¹⁷ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.72.

¹¹⁸ Fransız hukukunda çatma sonrası geminin donatan tarafından yeni sefere çıkarılmasının terk hakkından feragat şeklinde yorumlanmasına; İngiliz hukukunda bu durumun sorumluluğun sınırlandırılmasında rol oynamayacağı görüşüne ilişkin bkz. OKAY, Sami: ARMAĞAN, agm.,s.501.

¹¹⁹ ...Türk ve Alman hukuklarında ise donatanın, gemi alacaklılarından haberdar olduktan sonra alacaklıların menfaati icabı olmadığı halde ve muvafakatları dışında, gemisini yeni bir yolculuğa çıkarması, geminin, yolculuğun başındaki değeri nispetinde mahdut şahsi olarak mes'ul tutulmasını mucip olur. OKAY, Sami: ARMAĞAN, agm., s.501.

tamamen elde edebileceğini öngörmüştür ne var ki aksi donatanca ispat edilmemiş olsun.

3. Donatanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Uluslararası Düzenlemeler

Donatanın sorumluluğuna ilişkin her ülkenin kendi milli hukuki düzenlemeleri ve benimsediği sistemler arasında milletlerarası ihtilaflar halinde bir yeknesaklık sağlanması amacıyla uluslararası arenada birtakım hukuki düzenlemeler yapılmıştır. Uluslararası platformda yapılan hukuki düzenlemeler sözleşme ve protokoller şeklinde vücut bulmaktadır. Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına yönelik ilk olarak 1924 tarihinde Brüksel Sözleşmesi yapılmıştır. ÇatmaMS md.10'daki düzenleme, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümleri açıkça saklı tutmuştur. 1 Temmuz 1998 tarihinde, 19 Kasım 1976 tarihli “Deniz Alacaklılarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (“LLMC”) – “*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*”de Türkiye bakımında yürürlüğe girmiştir.¹²⁰

Donatanın sınırlı sorumluluğuna ilişkin son düzenleme ise 1976 tarihinde Londra’da imzalanan “Deniz Alacaklılarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme” dir. Bu sözleşmenin getirdiği en önemli yenilik, sorumluluğun sınırlandırılmasına ölçü olarak Milletlerarası Para Fonu tarafından tesis edilen “Özel Çekme Hakkı” alınmıştır. Böylece altın esasından ayrılarak, geminin tonajına göre belirli özel çekme hakkı toplamı sorumluluğun sınırını teşkil etmektedir.¹²¹

Donatanın sorumluluğuna dair düzenlenen uluslararası sözleşmeler detaylı şekilde, tezin ilgili bölümlerinde sunulmaktadır.¹²²

¹²⁰ KENDER, Rayegan, ÇETİNGİL, Ergon: age., s.7,dn.23.; LLMC ile TTK .md.948 hükmünün mülga olmasına ilişkin bkz. ATAMER, Kerim: ARMAĞAN, agm., s.205.

¹²¹ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.74.

¹²² Yukarıda bkz. Birinci Bölüm, II, A,B ve C.

II. DONATANIN ÇATMADAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞU

Donatanın çatmadan doğan sorumluluğuna, Türk Hukuku bakımından gerek Kanunun çatmaya ilişkin hükümleri (TTK.md.1216-1221) gerekse Kanunun donatanın sorumluluğuna ilişkin hükmü (TTK.md.947) birlikte uygulanır. Zira, Kanunun çatma hükümleri, TTK. md.947'nin uygulama hallerindendir. Ancak her ne kadar çatma hükümleri, TTK. md.947'nin uygulama hali olsa da, çatma hükümlerinin içerik bakımından kimi konularda TTK. md.947'de ayrı tutulması gerekmektedir. Ezcümle, TTK. md.947'deki "şu kadar ki.." denilmek suretiyle, donatanın yükü ilgili kişilere karşı olan sorumluluğunun, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu derecesinde olacağına ilişkin düzenleme ve beraberinde taşıyanın akdi sorumluluğunun kısıtlanmasına ilişkin getirilen düzenlemeler, çatma hükümlerinin uygulanmasında gözetilmeyecektir.¹²³ Donatanın sorumluluğu her ikisinde de aynı niteliktedir. Yani, TTK. md.947'de uyarınca, gemi adamlarının kusurlarıyla üçüncü şahıslara verdikleri zararlardan ötürü donatanın sorumluluğu ek sorumluluk olarak nitelendirildiği gibi, Kanunun çatmaya ilişkin hükümleri uyarınca düzenlenen donatanın sorumluluğu da ek bir sorumluluk olarak kabul edilmelidir.¹²⁴

Donatanın akit dışı sorumluluğunun yanı sıra, kusurlu gemi donatanı ile aralarında sözleşmesel bir bağ (navlun sözleşmesi, taşıma sözleşmesi, hizmet sözleşmesi gibi) bulunan ve çatmadan zarar gören kişiler akdi sorumluluk hükümlerine müsteniden de kusurlu gemi donatanından tazminat talep edebilir.¹²⁵ Bu husus TTK. md. 1221 ile saklı tutulmuştur.

¹²³ Nihayet şu noktaya da işaret edelim ki çatma hükümleri 947. maddeye nisbetle özel hüküm niteliğinde iseler de donatanın kendi gemisindeki yükü ilgililere karşı olan mesuliyetinde durum böyle değildir. Zira TTK. md.947 gereğince donatanın bu mesuliyeti fiili zarara yol açan gemi adamının kusuru teknik kusur teşkil ettiği takdirde söz konusu olmadığı halde çatmada teknik kusur halinde de donatanın mesuliyeti gerçekleşir. Diğer bir tabirle donatanın yükü ilgililere karşı olan mesuliyetinin şartları çatma hükümlerinde TTK. md.947'dekinin aynı değildir, çatma hükümleri uyarınca bu mesuliyeti gerçekleştiren her olay TTK. md.947'deki mesuliyeti de gerçekleştirmeyecektir. Böylece yükü ilgililere karşı olan mesuliyet bakımından çatma hükümlerinin TTK.md. 947'ye nisbetle özel hüküm teşkil etmemesi keyfiyeti de kümülatif uygulamaya imkân bırakmayan diğer bir husustur. **ÇAĞA, Tahir:** Çatmalarda Uygulanabilecek Mesuliyet Hükümlerine Dair, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER), Ankara, 1986, C. XIII, Sayı 3-4, s.19-20.

¹²⁴ **ÇAĞA, Tahir:** BATİDER 1986, agm., s.14.

¹²⁵ Detaylı bilgi için bkz. **ÇAĞA, Tahir:** BATİDER 1990, agm., s. 39-44.

A. ÇATMANIN UNSURLARI

Çatmaya ilişkin temel bilgi yukarıda “Deniz Kazaları ve Temel Kavramlar” bölümünün II. kısmında ele alınmıştır. Kısaca tekrarlamak gerekirse çatma, en az birisi deniz gemisi nitelikli gemilerin çarpışmasına verilen isimdir.

Genel olarak, çatma neticesinde, gemi adamlarının kusurlarıyla üçüncü kişilere verdikleri zararlardan ötürü donatanın da sorumluluğu doğmaktadır. Türk Ticaret Kanunu bu hususu genel olarak TTK. md.947’de, çatmaya ilişkin özel durumu da çatma hükümleri içerisinde düzenlemiştir (TTK. md. 1216- 1221).^{126 127} Çatmaya ilişkin temel alınacak uluslararası kaynağı da “Denizde Çatmaya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 23.9.1910 tarihli Brüksel Sözleşmesi” teşkil etmektedir. Söz konusu Sözleşme, isminden de mütevellit, konuya ilişkin tüm meseleleri çözüme kavuşturmamakta, bu konudaki bazı kaideleri (esasları) birleştirmektedir.¹²⁸ Uluslararası alanda çatmaya ilişkin bir diğer kaynak da, 1972 tarihli Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü’dür (COLREGS, 1972).

İlgili bölümde detaylı şekilde verilmekle beraber, bu kısımda da çatmanın unsurlarını aşağıdaki şekilde özetlenmesi gerekirse;

- Çarpışan veya birbirine zarar veren araçların **gemi** olması gerekmektedir. Bu sebeple bir geminin yalıya, rıhtıma, dubaya çarpması veya zarar vermesi hallerinde çatma hükümleri uygulanmaz.

¹²⁶ TTK. md.947’de öngörülen mesuliyeti munzam bir mesuliyet olarak kabul edip onun özel bir uygulama hali olan çatmadaki mesuliyeti (Türk-Alman Hukuku sisteminde) başka türlü nitelemek doğru olmaz. Mamafih, prensip bu olmakla beraber, çatma hükümlerinin bazı istisnai hallerde kısmen de olsa aslı mesuliyeti kapsadığı görülmektedir. TTK.md.947 ve çatma hükümleri ile sorumluluğa ilişkin yapılan düzenlemelerin **ek sorumluluk** olduğuna ilişkin görüş için bkz. **ÇAĞA, Tahir:** BATİDER 1990, agm., s.127.

¹²⁷ Ticaret Kanunumuzun çatma hükümleri (md. 1216-1221): Alman Ticaret Kanununun (HGB) 734-739 uncu paragraflarından aynen tercüme suretiyle iktibas edilmiş olan bu hükümlerin menşei yukarıda andığımız 23.9.1910 tarihli Brüksel (Çatma) Konvansiyonudur. İşbu milletlerarası andlaşmanın prensipleri Almanyada 7.1.1913 tarihli kanunla Ticaret Kanunu bünyesine alınmış ve oradan da 1929 yılında Alman Ticaret Kanununun 4. kitabında tercüme suretiyle hazırlanan 13.5.1929 tarih ve 1440 sayılı Deniz Ticaret Kanununun kabulü ile Türk Hukukuna girmiştir. Çatma hükümlerinin tarihi sürecine ilişkin detaylı bilgi için bkz. **ÇAĞA, Tahir:** BATİDER 1986, s.11.

¹²⁸ Ezcümle, çatma yüzünden ölüm halinde kimlerin tazminat talep edebilecekleri, tazminatın şümulü vs. gibi meseleler bu düzenleme dışındadırlar. **ÇAĞA, Tahir:** BATİDER 1986, agm., s.6, dn.2.

- Çarpışan gemilerin **bağımsız** olmaları gerekir. Yani gemiler arasında herhangi bir römorkaj (çekme) sözleşmesinin bulunmaması gerekmektedir.

- Gemilerin **deniz gemisi** olması gerekmektedir.¹²⁹

- Çatmanın **filen** gerçekleşmesi gerekmektedir.

B. BORCUN ŞARTLARI

Donatanın borcunu “-den sorumluluk” olarak tanımlamak uygun düşer. Borcun doğması için gereken şartlar şunlardır;

- Çatmanın, **umulmayan bir hal veya mücbir sebep yüzünden vukua gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılmamış olmaması** gerekmektedir. Zira bu hallerde uğranılan zararlar için tazminat istenemez (TTK. md. 1216).

- Çatmanın, gemilerden birinin veya hepsinin gemi adamlarının veya gemi adamı olarak sayılan kılavuzun **kusuru** neticesinde meydana gelmesi gerekmektedir (TTK. md.947, TTK.md.1217, TTK. md. 1218, TTK. md.1219).

- Kusur sonucunda meydana gelen çatmalar neticesinde **zararın** ortaya çıkması gerekmektedir. Bu zarar üçüncü kişilerin malları ve/veya canları üzerinde doğar (İşbu zararlardan kasıt, gemiler, gemi içindeki mal ve gemi içindeki insanlar üzerinde doğan zarardır) (TTK. md.947, TTK. md. 1217, TTK. md. 1218, TTK. md. 1219, TTK. md. 1220).

- Kusurlu hareketle zarar arasında **uygun illiyet bağının** bulunması gerekmektedir.

¹²⁹ Fakat çarpışan gemilerin ticaret gemisi olması şart değildir. TTK. md.822 b.1 ve 2 gereğince diğer bütün sivil gemilerle, münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri, donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemilere de çatma hükümleri uygulanır. Çarpmayı gerçekleştirecek gemi kapsamına ilişkin detaylı bilgi için bkz. **KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon;** age., s.182.

Bu şartların gerçekleşmesi halinde üçüncü kişilere karşı bir borç doğmakta ve bu borç da çatmanın nevilerine göre donatanın –ile sorumluluğu kapsamında tazmin edilmektedir.

C. ÇATMANIN NEVİLERİNE GÖRE DONATANIN BORÇLARI

1. Donatanın Kusursuz Çatmalardan Doğan Borçları

Çatmanın birinci türü **kusursuz çatma**dır

Kusursuz çatma, TTK. md. 1216 ve ÇatmaMS. md.2/f.1 uyarınca, umulmayan bir hal veya mücbir kuvvetten doğan yahut neden ileri geldiği anlaşılmamış gemi çarpışması olarak tanımlanabilir. Tanımdan da sarıh şekilde anlaşılabacağı üzere, kusursuz çatmalarda, umulmayan hal veya mücbir sebebin varlığı yahut neden ileri geldiğinin belirginleştirilememesi söz konusudur. Önceki dönemlerde yaygın olan kurala göre, kusursuz çatma halinde zarar donatanlar arasında eşit olarak bölüştürülmekteydi. Ancak ÇatmaMS ile getirilen hüküm, çağdaş sorumluluk hukukuna daha uygun düşmektedir. Tasarıda da TTK ile ÇatmaMS arasındaki bazı nüanslar giderilmeye çalışılmıştır. TTK md.1216'daki düzenleme şu şekilde iken; “*Çatma umulmayan bir hal veya mücbir kuvvet yüzünden vukua gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılmamışsa çarpışan gemilerin yahut gemilerde bulunan can ve malların çatma yüzünden uğradıkları zarar için tazminat istenemez.*” TSR md. 1287'deki düzenleme ise şu şekildedir; “*Çatma, umulmayan bir hâl veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılamamışsa, çarpışan gemilerin veya gemilerde bulunan insanların yahut eşyanın çatma yüzünden uğradıkları zarara, o zarara uğrayan kişi katlanır. Birinci fıkra da sayılan hâller gemilerin hepsi veya onlardan biri, kaza anında demirdeyken¹³⁰ meydana gelirse birinci fıkra hükmü uygulanır.*” Görülüyor ki, kusursuz çatmalarda donatanın sorumluluğuna ilişkin esas, daha belirgin halde düzenlenmek suretiyle

¹³⁰ (Y11HD, 13/03/1989) bir gemi, gerekli emniyet tedbirlerini almadan diğer bir gemini yakınına demirler ve rüzgarın etkisiyle diğer gemiye çarparsa (geminin üstüne düşerse), çatma hükümlerine (TTK. md. 1217; TSR. md.1288) göre sorumlu tutulacaktır. **ATAMER, Kerim**; ARMAĞAN, agm., s.193.

ÇatmaMS'nin lafzına ve özüne paralel hale getirilmiştir. Kimi yazarlarca, bahsi edilen çatmalarda herhangi bir kusur unsurunun bulunmaması hasebiyle, doğan zararın ilgilisi tarafından çekileceği esasının zımni olarak ortaya konulduğu dile getirilmektedir. (TTK. md.1216; ÇatmaMS. md. 2/f.1; MCA¹³¹. 1. b).

Türk Ticaret Kanunu'nda her ne kadar kusursuz çatma halleri belirlenip, bu gibi hallerde donatanın sorumlu tutulmayacağı belirtilmişse de, doktrinde BK. md.55'te yer alan *istihdam edenlerin sorumlulukları* hükmünün bu bağlamda uygulanıp uygulanmayacağı tartışma konusu olmuştur. Biz bu tartışmaya geniş bir şekilde, genel manâda donatanın sorumluluğunun ele alındığı bölümde¹³² yer verdiğimiz için burada tekrar değinmeyeceğiz.

2. Donatanın Kusurlu Çatmalardan Borçları

a. Genel Olarak

Çatma, sözleşmeye aykırılıktan yahut haksız fiil kusurundan meydana geliyor ise, burada kusurlu çatma mevcuttur. Çatmayı Önleme Tüzüğü'ne aykırı tutumlar genel itibariyle kusurlu çatmayı teşkil eder. Kusurlu çatmaya sebep olan ve hareketi kusur olarak nitelendirilenler ise, TTK.md. 1217'de belirtildiği üzere, gemilerden birinin gemi adamlarıdır. Ancak Brüksel Sözleşmesinde kusurun, gemilerdeden birinin sebep olmasıyla gerçekleşeceği belirtilmiştir (ÇatmaMS. md. 3). TTK. ve Brüksel Sözleşmesi'nde, kusurun kimden kaynaklanacağı arasındaki farklılık, donatanın sorumluluğuna ilişkin farklılıkları da beraberinde getirmektedir.

Konuya ilişkin detayların verilmesine geçilmeden evvel “gemi adamı” kavramının da belirtilmesi icap etmektedir. “Gemi adamı”, kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimseler olarak TTK. md. 821'de tanımlanmıştır.

Türk Ticaret Hukuku'na göre (TTK. md. 1217, TTK. md.1218, TTK. md.1219) kusurlu çatmalarda kusur, *gemilerden birinin gemi adamlarından* ileri geldiği için,

¹³¹ Maritime Convention Act 1911.

¹³² Bkz. Yukarıda Sorumluluk Hukuku, III, A, 1 ve 3.

TTK. md. 947’de yer alan genel hükme bizi götürür. Şöyle ki, “gemi adamlarının birinin vazifesini yaparken işlediği kusur neticesinde üçüncü şahıslara verdiği zararlardan dolayı” donatan deniz servetiyle sınırlı olarak (TTK. md.948) sorumlu olmaktadır.

Ezcümle, donatanın şahsi kusuru hariç¹³³, gerçekleşen çatmalarının neticesinde meydana gelen tüm zararlardan donatanlar sınırlı ayni sorumludur. Çatmada cismani zararlar, maddi zarar ve masraflar ile mahrum kalınan kârın ödenmesi istenir.¹³⁴ Bunlardan başka zarara uğrayan geminin donatanı, bu sebeple ticaret yapamadığı müddete ait muhtemel kârların ödenmesini de ister. Bu zararlar, navlun ve/veya yolcu taşıma ücretlerinin bunlar için yapılmayan masraflar indirildikten sonra kalan kısmını teşkil eder.¹³⁵

Kusurlu çatmalarda donatan, gemi adamları ile birlikte müteselsilen sorumlu olmaktadır (BK. md.50).¹³⁶ Çatmada kusuru bulunan kaptanın, kılavuzun ve diğer gemi adamlarının sorumluluğu TTK. md.972 c.2’ye ve BK. md.41’e dayanmaktadır. Kanundan doğan müteselsil sorumluluğa rağmen, genelde uygulamada zarar görenler, zararlarının tazminlerini donatana yöneltmektedirler. Bunun sebebi de gemi adamlarının aykılık alan çalışanlar olması ve başka varlıklarının olmamasına rağmen, donatanların ödeme kabiliyetinin malvarlığı hasebiyle daha avantajlı olmasıdır. Ancak alacağın tazmininin donatanlara değil de gemi adamlarına yöneltilemesi iki halde daha avantajlı ve bazen de mecburidir. Biri, donatanın sözleşme ile çatmadan doğacak zararlardan sorumluluktan kurtulma şartının kabul edilmiş olması; öteki geminin batmasıdır.

ÇatmaMS ve TTK arasında kusurun kimden kaynaklandığı hususundaki farklı düzenlemeler, TSR ile giderilmeye çalışılmıştır. Tasarı’da bu konuya ilişkin optimizasyonda iki şekil gündeme gelmiştir: (i) ÇatmaMS ile tam uyum sağlamak üzere “gemilerden birinin kusurundan” ibaresi tercih edilebilir; (ii) Çatma hükümlerinin uygulanması bakımından kusuru dikkate alınacak bütün kişileri anlatmak üzere

¹³³ Karşı görüş için bkz. **ATAMER, Kerim**: ARMAĞAN, agm., s.193.

¹³⁴ ...Örneğin kusurlu geminin donatanı çatma sonucunda batan geminin çıkarılması, tamir edilecek limana kadar çekilmesi ve tamir masraflarını, tamir süresince gemi adamlarının ücretlerini ve diğer masrafları karşılamak zorundadır. **KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon**: age., s.185.

¹³⁵ **KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon**: age., s.185.

¹³⁶ Benzer görüş için bkz. **OKAY, Sami**: ARMAĞAN, agm., s.496.

“gemilerden birinin donatanının ve fiil ile ihmallerinden sorumlu bulunduğu herhangi bir kişi” sözcüklerine yer verilebilir.¹³⁷ Tasarıda bu sıkıntının aşılması amacıyla md.1288 ve md.1289’a “donatanının” sözcüğü ilave edilmiştir.¹³⁸

b. Özel Haller

i. İlliyet Bağı: Kusurlu çatmalarda sorumluluğun doğabilmesi için, kusurla beraber aradaki *illiyet bağı*yla zararın da meydana gelmesi gerekmektedir. Zira zararın doğmaması halinde herhangi bir sorumluluktan bahsetmek mümkün olmayacaktır. Elbette ki, doğacak zararın da kusurlu davranışla arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekmektedir.¹³⁹ Burada bazı özel durumlara dikkat çekmek gerekir. Bu özel durumlardan ilki, kusurlu çatmanın zarara sebep olması durumunda bu zararın doğmasına veya çoğalmasına başka illetlerin etki etmesi halinde buna *kısmi* veya *ortak illiyet* denir. Örneğin; hasar gören geminin, tamir yapılmadan evvel ya da elverişsiz şekilde yola çıkarılması halinde, zararın artan kısmını hasar gören geminin donatanı çeker.¹⁴⁰ İkinci özel durum ise *illiyet bağının kesilmesidir*. Bu hallerde ilk illiyeti koparan ikinci illiyet bağının kendi başına zararı doğuracak güçte olması aranır. Örneğin; kusurlu bir çatmada donatan, zarar gören gemi ve yük sahipleriyle şahıslara karşı sorumlu iken, şayet olaydan sonra başka bir gemi, kaza geçiren gemiyi kurtarılamayacak surette batırırsa, ilk çatma ile geminin ve içindekilerin gördükleri zarar arasındaki illiyet bağı kopar ve ilk çatmadaki zararı üstlenen donatanın üzerindeki sorumluluk kalkar.¹⁴¹

ii. Kusur: Fahiman Tekil¹⁴² tarafından önemi belirtilen bir konu da, *radarın* çatmadan doğan sorumluluk açısından rolüdür. Radar, gelişen günün koşullarında, çatma tehlikesinin fiziki bir şekilde görülmesinden evvel anlaşılmasını sağlamaktadır. Radarın kullanımı, bir Yönetmelikle zorunlu tutulmadıkça, ihtiyaridir. Ancak gemide bulunan radarın etkin bir şekilde kullanılması için bir takım şartların gerçekleştirilmesi

¹³⁷ ATAMER, Kerim: ARMAĞAN, agm., s.193.

¹³⁸ TSR. md.1288, “Çatma, gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse, zararı o geminin donatanı tazmin etmek *zorundadır*.”

¹³⁹ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.184.

¹⁴⁰ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.21.

¹⁴¹ Zarar gören gemi, çatma sırasında zaten, yükleme kurallarına aykırı şekilde çok kötü istif yapılmış olması sonucu alabora olup batarsa, çatmadaki illiyet bağı kesilir, donatan sorumluluktan kurtulur. YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.21.

¹⁴² TEKİL, Fahiman: age., s.224.

gerekmektedir. Bu şartlar, *Uluslararası Denizde Can Emniyeti (International Convention for the Safety of Life at Sea) 1960 Sözleşmesi*'nde düzenlenmektedir. Sözleşmenin radara ilişkin bölümü, “Gemi radarının denizde navigasyon emniyetine sağladığı faydalar ve bu nevi cihazların yanlış kullanılmasının veya aletler kapasitesi hudutlarının takdir edilmemesinin emniyetli navigasyon için faydadan çok zararlı olabileceğini göz önünde bulunduran Konferans, gemi radarını kullanan kimselerin bu hususta ihtisas sahibi kimseler olduğunu farzederek” şeklindeki ifadesiyle, özetle şu hususları tavsiye etmektedir: a) Belge almayı isteyenlerin güverte zabiti nezdinde radar kullanılması için yetiştirilmesi ve ehliyet sınavına tabi tutulması, b) Kurs ve derslerin düzenlenmesi, c) Küçük araç, can araçlar vs. Gemi radarını görüş alanını sınırlamaması için mesafeli tutulması. Bu şartların sağlanması halinde radar kullanımı daha sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilecektir. Ancak belirttiğimiz gibi radarın kullanımının zorunlu tutulması şartı kanunen doğmamakta, Yönetmelikteki düzenlemelerce zaruri hale getirilmektedir. Ve fakat, ister radar kullanı zaruri ister ihtiyari olsun, radarın kötü kullanımı gemi adamlarının kusuruna girer ve genel hükümler uyarınca donatanın aynı sınırlı sorumluluğunu gerektirir. Gemide radar kullanımının zorunlu olduğu hallerde de, gemide radar için ehil personelin bulundurulmaması, geminin yola elverişsizliği anlamına gelmektedir. Radarın yanlış ve/veya etkin olmayan kullanımından ileri gelen zararlardan ötürü doğan sorumluluklar açısından durum ayrıca *Denizde Çatmayı Önleme Tüzüğü*'nün 16. ve 18. maddeleriyle okunmalıdır.

Çatmadan kaynaklanan zararlar sebebiyle donatanın sorumluluğuna ilişkin önemli bir husus da, **kaptanın yardım yükümlülüğü** ile ilgilidir. ÇatmaMS md.8 f.1 ve 2 uyarınca kaptan, bir çatma meydana geldikten sonra, diğer gemiye ve o gemideki kişilere yardım etmekle ve kendi gemisiyle ilgili tanıtıcı bilgiler vermekle yükümlüdür. Kaptanın bu yükümlülüklerine Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun md.10 f.1 ve 2’de de yer verilmiştir. Kaptanın bu yükümlülüklerini ihlal etmesi halinde donatanın sorumlu olmayacağına ilişkin ÇatmaMS md.8 f.3 Türk mevzuatında yer almamaktadır. Bu meyanda, Tasarının 1295. maddesinde, Brüksel Sözleşmesi’ndeki düzenleme aynen eklenerek düzenlenmiştir. Tasarıda yapılan düzenleme, kaptanın bu yükümlülüğünü ihlal etmesi halinde doğacak özel hukuk sorumluluğuna uygulanacaktır.

4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ise, aynı ihlalden kaynaklanan idare hukuku sorumluluklarında uygulama alanı bulacaktır.¹⁴³

Donatanın sorumluluğu genel olarak gemi adamlarının kusurları neticesinde verdikleri zararlardan doğmaktadır. Ancak **donatanın kusuru** hali de önemlidir. ÇatmaMS uyarınca donatanın sorumluluğu, kusurlu gemi donatanının karşı gemi donatanı ve gemideki can ve mal zararına uğrayan kişilere karşı olduğu kadar kendi gemisinde bulunan eşyanın sahiplerine ve kişilere karşı olan akit dışı sorumluluğu hakkında da geçerlidir ve bu husus ÇatmaMS md. 10'de saklı tutulan akdi sorumluluğun mevcudiyetine de engel teşkil etmez.¹⁴⁴

c. Donatanın Bir Tarafın Kusurlu Olduğu Çatmalardan Sorumluluğu

Çatma, çarpışan gemilerden birinin gemi adamlarının kusurundan ile gelmişse, oluşan zararı çatmaya sebebiyet veren geminin donatanı tazmin etmek mecburiyetindedir (TTK. md.1217).

Sigorta bakımından konuya bakıldığında, çatmanın tamamen sigortalı geminin kusurundan kaynaklanması, bu konudaki sigorta teminatının en geniş şekilde verildiği hal olduğu görünmektedir. Zira bu halde, sigortalı gemi diğer geminin bütün zararını karşılamakla yükümlüdür. Buna karşılık diğer geminin sigortalı gemideki zararlarla ilgili olarak herhangi bir sorumluluğu yoktur (TTK.md.1217).¹⁴⁵

d. Donatanın Kılavuz Alınan Hallerde Oluşan Çatmalardan Sorumluluğu

Çatmalarda donatanın sorumluluğuna gidilebilmek için üzerinde özellikle durulması gerek bir diğer kavram da “**kılavuz**”dur. “Kılavuz” terimi, yerel şartlar ve seyrüsefer tehlikelerine karşı bilgi sahibi olan, belirli bir bölgede bulunan gemiye söz konusu bölgedeki kanal, nehir ya da benzeri sulardan geçmesi için yardımcı olmak üzere alınan kişileri ifade etmektedir.¹⁴⁶ Kılavuzun, kılavuzluk hizmetini ifa ettiği

¹⁴³ ATAMER, Kerim: ARMAĞAN, agm., s.210.

¹⁴⁴ ÇAĞA, Tahir: BATİDER 1986, s.6.

¹⁴⁵ ACAR, Serdar: agm., s.649.

¹⁴⁶ Kılavuz kavramı ile ilgili olarak bkz. YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.16; AKAN, Pınar: Anglo-Amerikan Hukukunda Kılavuzluk Hizmeti ve Kılavuzun Sorumluluğu, Prof. Dr.Fehiman Tekil'in Anısına Armağan, İstanbul, 2003, s.74.

sırada, onun kusurundan doğan maddi ve cismani zararlar için kimin sorumlu olacağı hususunda Brüksel Sözleşmesi'nde, TTK'da ve doktrinde bir belirsizlik bulunmaktadır.¹⁴⁷ Aşağıda bu belirsizlik, mevzuattaki ve Sözleşme'deki düzenleme ile beraber, doktrindeki tartışmalar ışığında ele alınacaktır. Kılavuz “ihtiyari (isteğe bağlı) kılavuzluk” ve “mecburi kılavuzluk” olmak üzere iki çeşittir.¹⁴⁸

(1) İsteğe Bağlı Kılavuzluk

Kaptanın şahsen lüzum gördüğü hallerde aldığı ve fonksiyon olarak sadece “danışmanlık” yapan kılavuzluk halidir.¹⁴⁹ Bu halde kılavuzun kusuruyla meydana gelen çatmalarda doğan zararlardan donatan sorumlu olacaktır. Zira, kaptan geminin idaresini fiilen kılavuz bıraktığı ve sevki idare yetkisi ona geçtiği andan itibaren gemi adamı sayılmaktadır. Kimi liman tüzüklerinde (Zonguldak Liman Tüzüğü md.14) de, kılavuzun kusurundan doğan zararlardan donatan sınırlı, kaptan ve kılavuz şahsen ve müteselsilen sorumlu tutulmaktadır.¹⁵⁰

(2) Mecburi Kılavuzluk

Diğer bir kılavuzluk hali ise mecburi kılavuzluktur. Burada amaç, seyrü sefer güvenliğinin korunmasıdır. Mecburi kılavuzun kusuru halinde uygulanacak hüküm TTK. md.1219'dur. Hükümün lafzı şu şekildedir: “Gemi mecburi kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı mesul olmaz; meğer ki, gemi adamlarından olan kimseler kendilerine düşen vazifeleri yapmamış olunlar.” İşbu hüküm, mecburi kılavuzun kusuruna ilişkin esas düzenlemeyi teşkil etmektedir. Buna karşılık ÇatmaMS md.5 uyarınca donatan, zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan

¹⁴⁷ Gemiye alınan kılavuzun her zaman bir kılavuzluk kurumuna üye olan bağımsız bir kişi olması gerekli değildir. Kılavuz, bir kılavuzluk ya da römorkör şirketinin daimi çalışanı da olabilir. İkinci halde, kılavuzun kusuru nedeniyle 3. bir şahsın yaralanmasına söz konusu olduğunda tazminat talep edilecek iki kişi bulunmaktadır: Geminin donatanı ve kılavuzun iş vereni. **AKAN, Pınar:** ARMAĞAN, agm., s.76.

¹⁴⁸ Kılavuzun hukuksal statüsü, Yargıtay'ın uygulamasında isabetli olarak belirlenmiştir (YİBK T. 16.3.1955, E: 1954/26, K: 1955/4, RG T. 24.6.1955). Buna göre kılavuzlar, geminin sevindeki etkinlikleri bakımından “danışman (müşavir) kılavuz- sevk kılavuzu”, yararlanma olanağı bakımından da “zorunlu (mecburi) – isteğe bağlı (ihtiyari)” olarak sınıflandırılır. Farklı ayırım için bkz., **ATAMER, Kerim:** ARMAĞAN, agm., s.194.

¹⁴⁹ **YAVAŞCA, Cemaleddin:** age., s.16.

¹⁵⁰ Zorunlu danışman kılavuz ve isteğe bağlı kılavuzun kusurundan doğan sorumluluk Tasarı ile kanuni bir zemine oturtulmuştur. Tasarıda düzenlenen hüküm md.1291 “Gemi, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumludur.” şeklindedir.

sorumludur.¹⁵¹ Ancak TTK md.1219'daki düzenleme, ÇatmaMS'ye, akit devletlerin tümünün taraf olduğu, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hakkında bir uluslararası sözleşme yürürlüğe girene kadar ÇatmaMS md.5'nin uygulanmayağına dair Ek madde konulmasıyla, bu Ek maddenin tanıdığı yetki uyarınca kabul edilmiştir. Tasarı'da da konuya ilişkin, TTK'daki düzenleme tekrar edilmek ve fakat revize edilmek suretiyle, şu şekilde ele alınmıştır; TSR. md. 1291 f.2. "Gemi zorunlu sevk kılavuzu tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumlu değildir." Ancak aynı zamanda, TSR md.1291 f.1, gemi zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanını sorumlu tutmaktadır. Bu hüküm, TSR'nın donatanın "gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu" başlıklı md.1062 f.1 c.1'de, "Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur." şeklindeki düzenleme ile desteklenmektedir.¹⁵²

Mecburi kılavuzluk iki türdür.

(a) Gemiye kılavuz alma mecburiyeti (Danışman): Birincisi, "gemiye kılavuz alma mecburiyeti"dir. Bu durum, kanun veya tüzüklerle belirlenmiş yerlerde gemiye kılavuz alınmasının mecburi kılındığı hallerdir. Bu gibi hallerde kılavuz alınması mecburi olan yerin önemi sebebiyle, kılavuz yere ilişkin özel bilgilerini kaptana aktarmakla mükelleftir. Yani burada da kılavuzun fonksiyonu, isteğe bağlı kılavuzlukta olduğu gibi "danışmanlık"tır. Ancak kılavuza geminin idaresi kaptan tarafından bırakılabilmektedir ve fakat kaptanın kendi sorumluluğu devam etmektedir. Bu sebeple de donatan, kaptan ve kılavuzun sorumlulukları, isteğe bağlı kılavuzluktaki gibidir. Yani donatanın TTK. md. 947'den doğan sınırlı aynı sorumluluğu mevcuttur.

(b) Geminin idaresini kılavuza bırakma mecburiyeti (Sevki İdare): İkincisi ise "geminin idaresinin kılavuza bırakılma mecburiyeti" halidir. Bu kurum, özellikle sığ

¹⁵¹ Oysa İngiliz, Alman ve birçok başka ülkenin hukukunda donatan, zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan sorumlu değildir. **ATAMER, Kerim:** ARMAĞAN, agm., s.194.

¹⁵² Ticaret Kanunu Tasarısı ile getirilen değişiklikler için bkz. **ALGANTÜRK LIGHT, S. Didem:** "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl:5 Sayı:10 Güz, 2006/2, s.123-145, <http://www.iticu.edu.tr/Kutuphane/dergi/s10/M00150.pdf>.

sularda, dar boğaz ve kanallarda seyrü sefer güvenliğinin sağlanması ve askeri alanlarda milli emniyetin tesisi amacıyla tahsis edilmiştir. Bu gibi hallerde geminin idaresi tamamen kılavuza bırakılmış olup, kaptanın herhangi bir sorumluluğu bulunmamaktadır. Zira kaptanın sevki idareye ilişkin herhangi bir müdahalesi bu durumda yasak olup, aksi davranışları cezayı gerektirmektedir.¹⁵³ Geminin idaresinin zorunlu olarak kılavuza bırakıldığı hallerde, kılavuzun bu yetkisi kamu hukukundan geldiği için, kılavuz gemi adamı sayılmayacak ve dolayısıyla kılavuzun kusurundan ileri gelen zararlar hasebiyle donatanın sorumluluğuna gidilemeyecektir. Türk Hukuku'ndaki uygulamanın aksine Brüksel Sözleşmesi'ne göre, bu hallerde de donatanın sorumlu olacağı esası benimsenmiştir (ÇatmaMS. md.5). Bunun sebebi de yukarıda belirttiğimiz gibi, kusurun gemiden ileri gelmesindendir. Brüksel Sözleşmesi'ne göre, gemiyi kim idare ederse etsin, çatmaya geminin kusuru sebep olmuşsa, zarardan da o geminin donatanı sorumlu olmaktadır. Ticaret Kanunu md. 1219'da ise, önceden de zikredildiği üzere, düzenleme, geminin mecburi kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanın sorumlu tutulmayacağı şeklindedir.

Mecburi kılavuzun gemiye girmesiyle, bütün işlerin onun tarafından yapılacağı sonucu doğmaz. Zira, gemi adamları yine görevleri başında olacaklardır. Şayet kılavuz en basit çatmayı önleme kurallarına aykırı hareket ediyorsa, örneğin şarhoşsa, vardiya zabiti, serdümen görevleri icabı, onun dediği gibi değil, kural doğrultusunda hareket etmelidir. Aksi takdirde doğacak zararlardan kendileri de şahsen, donatan ise sınırlı olarak sorumlu olurlar. Olaya ilişkin Yargıtay, İçtihadı Birleştirme Kararı da yukarıda açıklanan şekilde durumu çözümlemiştir. Buna göre, kılavuz alma mecburiyetinde kılavuzun kusurundan doğan çatmada donatan sorumlu olacak; sorumsuzluğun, sadece “geminin sevk ve idaresinin kılavuza bırakılması zorunlu hallerde bulunacağını oy birliği ile kabul etmiştir.”¹⁵⁴

Gerek Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararı gerekse TTK'nın ilgili hükümleri göz önünde tutulduğunda, mecburi kılavuz alınan hallerde donatanın ve gemi adamlarıyla kılavuzun sorumluluğuna başvurmada, “gemiye kılavuz alma mecburiyetinin doğduğu haller” ve “geminin idaresinin kılavuza bırakılmasının mecburi

¹⁵³ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.17.

¹⁵⁴ YİBK 16.03.1955, E.26, K.4.

olduğu haller” dikkatle değerlendirilmelidir. Zira yukarıda da izah edildiği üzere, işbu her iki halde kimlerin ne derecede sorumlu olacakları farklılık arz etmektedir.¹⁵⁵

e. Donatanın Römorkaj Halinde Çatmalardan Sorumluluğu

Römorkaj halinde meydana gelen çatmalardan donatanın sorumluluğuna ilişkin iki farklı görüş öncelikli olarak belirtilmelidir.

İlk görüşe göre, römorkaj halinde, römorkör ile römorkun bir bütün teşkil etti düşünülmemekte ve bu manâda herhangi birinin kusuru ile oluşan çatmalarda her ikisinin de donatanın sınırlı aynı sorumluluğu esas tutulmaktadır.

İkinci görüşe göre ise, römorkajdaki sevki idare yetkisi esas tutulmak kaydıyla sorun çözümlenmektedir. Şöyle ki, şayet yetki römorkör kaptanında ise; onun kusurundan doğan çatmalarda kendi donatanı sorumlu olur. Şayet yetki römork kaptanında ise, römorkör gemi adamları da kendi personeli sayılacağından, herhangi birinin kusurundan doğacak çatmalarda her iki donatan da sorumlu olacaktır. Söz konusu sorumluluk da müsteselsil sorumluluk olacaktır.

Elbette ki römorkaj halinde dikkat edilmesi gereken, bir römorkaj sözleşmesi uyarınca çekme işlemi başladıktan sonra o gemilerin çarpışması halinde, çatma hükümlerinin uygulanıp uygulanmayacağıdır. Kender’e göre böyle bir durumda çatma hükümleri uygulanmaz.¹⁵⁶

Doktrinde Cemaleddin Yavaşca, yukarıda bahsi geçen ikili çözümü uygun bulmamakta; römorkaj halinde meydana gelen çatmaların, çatışma veya çekme kurallarına aykırı tutum nedeniyle başka bir gemi ile çarpışmasına sebep olmasından bahisle, “hükmi çatma” olarak kabul edilmesi gerektiğini ve gerçek anlamda çatma hükümlerinin uygulanması gerektiğini savunmaktadır.¹⁵⁷

¹⁵⁵ Uygulanacak hukuk bakımından bkz. **OKAY, Sami**: ARMAĞAN, agm., s.497 vd.

¹⁵⁶ Karşı Yargıtay görüşü uyarınca, römorkaj henüz başlamadan, çekici, çekilecek gemiyi yedeklemek üzere manevra yaparken o gemiye çarpıp batırırsa, henüz sözleşmenin ifası başlamamıştır, dolayısıyla sözleşmede yer alan sorumsuzluk şartının yerine çatma hükümleri uygulanır, bkz. Y11HD, 18.09.1987.

¹⁵⁷ **YAVAŞCA, Cemaleddin**: age., s.19.

Seyrû sefer güvenliğini temini ve bir takım askeri ve siyasi sebepler nedeniyle bazı hallerde, mecburi kılavuzluk gibi, gemilerin römork almaları mecburi kılınabilmektedir. Bu zorunlu haller, mecburi kılavuzluk halleri gibi liman tüzüklerinde düzenlenmektedir. Mecburi römorkaj halinde meydana gelen kusurlu çatmalarda kimin ne derecede sorumlu olacağına ilişkin belirsizlikler mevzuttur. Zira ne Türk Hukuku'nda ne de Brüksel Sözleşmesi'nde römorkörün kusurundan doğan çatmalardan doğacak sorumluluk bahsine ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu sebeple bu gibi hallerde, mecburi kılavuzluk hallerindeki düzenleme kıyasen uygulama alanı bulacaktır. Ancak Yavaşca tarafından, mecburi römorkajda sevki idare römorkörde bulunduğundan, onun kusurundan doğan zararlardan çekilen gemi donatanının sorumlu olmaması gerektiği fikri savunulmuştur. Ancak yazara göre çekilen geminin donatanın sorumluluğuna gitmemek için, çekilen geminin gemi adamlarının üzerlerine düşen görevleri eksiksiz yapmış olmaları şartı aranmaktadır.¹⁵⁸

3. Donatanın Müşterek Kusurlu Çatmalardan Sorumluluğu

Müşterek kusurlu çatma, tezin “deniz kazaları” bölümünün ilgili kısmında arz edildiği üzere, gemilerden herbirinin gemicilik nizamlarına aykırı tutumlarıyla oluşan çarpışmadır. Kısaca denilebilir ki, müşterek kusurlu çatma, çatışan gemilerin hepsinin kusurlu olduğu çatmadır. Çatışan gemilerden biri kusurlu ise, o tek taraflı kusurlu çatmadır. Müşterek kusurlu çatmalar, evvelde de izah edildiği üzere¹⁵⁹, üç şekilde tezahür edebilir ve bu üç durumda da donatanın sorumluluğu farklılık arz eder. Bunlar;

- Birden çok geminin kusuruyla bir gemiye çarpmaları halinde, zarar veren kusurlu gemilerin donatanları, zarar görene karşı, müteselsilen sorumlu olurlar. Kendi aralarında ise, kusur ağırlığı oranında, zararı paylaşırlar; fazla ödemede bulunan, ötekine rücu hakkını kullanabilir (BK. md.50).¹⁶⁰

- Bir geminin kusuruyla, birden çok gemiye çarpması halinde, kusurlu geminin donatanı sınırlı ayni sorumludur.

¹⁵⁸ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.20.

¹⁵⁹ Bkz. Yukarıda Deniz Kazaları, II, E.

¹⁶⁰ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.27.

- Birden çok kusurlu geminin, birden çok gemiye çarpması halinde, zarara neden olan gemilerin donatanları müteselsilen sınırlı sorumlu olurlar ve burada da BK. md. 50 uygulanır.

Bu hallerin dışında müşterek kusurlu çatmalarda sorumluluğa ilişkin başlıca üç sistem bulunmaktadır. Bu sistemler;

- **Zarara Katlanma Sistemi:** Bu sisteme göre, zarar gören donatan onu çeker. Ancak, zarar gören yük sahibi ile şahısların kendi donatanlarına karşı sözleşmenin kötü ifası; öteki donatana karşı çatma hukuki sebeplerine dayalı tazminat hakları saklıdır.

- **Gemilerin Değer Oranları Sistemi:** Bu sistemde ise, doğan zarardan her gemi donatanı, gemisinin değeri oranında sorumlu olur.

- **Kusur Ağırlığı Oranı Sistemi:** Bu sistemde donatanlar, çatmaya neden olan kusurların ağırlığı üzerinden sorumlu olurlar. Şayet kusur oranları tesbit edilemezse veya tarafların eşit oranda kusurlu oldukları anlaşılırsa, sorumlulukları eşit tutulur. Kusurun tesbit edilememesi halinde sorumluluğun ne oranda olacağına ilişkin TTK'da açıklık olmamakla birlikte, sorumluluğun eşit tutulacağına dair esas, Brüksel Sözleşmesi'nde düzenlenmiştir (ÇatmaMS. md. 4/f.1).¹⁶¹ Bu sistem TTK ve Brüksel Sözleşmesi'nce kabul edilmiştir (TTK. md. 1218; ÇatmaMS. md. 4/f.1). Bu sistem içerisinde iki sorumluluk ön görülmüştür. Bunlardan ilki, **“kısmi sorumluluk”** halidir. Kısmi sorumlulukta, donatanlar, doğan zarardan kusur ağırlığı oranında sorumlu olurlar. İkinci sorumluluk sistemi ise **“zincirleme sorumluluk”** halidir. Zincirle sorumlulukta ise, donatanlar, doğan zarardan müteselsilen sorumlu oldukları için, zararın tamamının herbirinden istenmesi mümkündür. Türk Ticaret Kanunu (TTK. md.1218/f.1,2)¹⁶² ve Brüksel Sözleşmesi (ÇatmaMS. md.4/f.2 ve3), zarar mala gelmişse *kısmi*, cana gelmişse

¹⁶¹ DTK (1929 Tarihli Deniz Ticareti Kanunu) md. 1277 f. 1: Çatma çatışan gemi adamlarının müşterek kusurlarından ileri gelmiş ise bu gemilerin donatanları çatma sebebiyle gemilerin yahut gemide bulunan şeylerin uğradıkları zararları her bir tarafın kusuru ağırlığı nisbetinde ve böyle bir nisbet bulmak hal ve vaziyete göre mümkün olmadığı yahut her bir tarafın kusuru aynı ağırlıkta görüldüğü takdirde aynı derecede ödemeye borçlu olurlar. **ATAMER, Kerim:** ARMAĞAN, agm., s.198, dn.70; **ÇAĞA, Tahir:** BATİDER 1986, s.7.

¹⁶² TTK.md.1218/f.1, “Çatma, çarpışan gemilerin gemi adamlarının müşterek kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan malların uğradıkları zararı, kusurlarının ağırlığı nisbetinde tazmin etmeye mecburdurlar. Gemide bulunan bir insanın ölümünden veya yaralanmasından yahut sıhhatinin bozulmasından doğan zararlardan, gemilerin donatanları zarar görene karşı müteselsilen mesul olurlar.”

zincirleme sorumluluk esasını kabul etmiştir. Cana gelen zararlarda sorumluluğun zincirleme oluşu sadece zarar gören açısındandır. Yani zarar gören, uğradığı zararın tazminini çatışan gemilerin donatanlarının herbirinden talep edebilirken; donatanlar kendi aralarında yine kusur ağırlıkları oranında sorumluluğu paylaşırlar.

Demek oluyor ki, Hukukumuzda müşterek kusurlu çatmalara ilişkin kısmi ve zincirleme sorumluluk esasıyla, kusur ağırlığı oranı temel alınan sistem benimsenmiştir.¹⁶³ Sorumluluğun, maddi ve manevi tazminatın, rücu hakkını hakim bilirkişi marifetiyle takdir eder (BK. md.43,44,47,50/f.1). Zincirleme sorumluluğa ilişkin önemli bir husus da, şayet taşıma sözleşmelerinde sorumsuzluk şartı konmuşsa, ortaya çıkmaktadır. Bu hallerde, zarar gören, kendi taşıyanından isteyemeyeceği alacağın tazmininin tamamını, öteki donatandan isteyebilme şansını elde eder. Fakat bu durum sözleşmeyle konulan bir sorumsuzluk hali olduğundan, sözleşmenin tarafı olmayan diğer donatanı bağlamaz ve dolayısıyla rücu (TTK.md.1262/f.1 bir yıl zamanaşımı öngörülmüştür)¹⁶⁴ ile donatan, kusur oranından fazla ödediği kısmı taşıyana ödetme imkanı bulacaktır.

Doktrinde Kender ve Çetingil, müşterek kusurlu çatmalarda, çarpışan gemilerin donatanlarının gemiler ve mallara¹⁶⁶ gelen zararlardan dolayı kusurlarının ağırlığı oranında sorumlu olduklarını (TTK. md. 1218 f.1.; MCA.1.) ve BK. md. 50'deki müteselsil sorumluluğa gidilemeyeceğini belirtmişlerdir.¹⁶⁷ Ancak yazarlar, can¹⁶⁸ zararları için donatanların müteselsilen sorumlu olduklarını belirtmişlerdir (TTK. md.1218 f.2.; MCA. 2). Aynı zamanda Kender ve Çetingil'e göre, donatan müşterek çatmadan oluşan zararlar için, şahsi kusurları bulunmadığı müddetçe, sınırlı aynı sorumlu olmaktadır. Çatmada cismani zararlar, maddi zarar ve masraflar ile mahrum

¹⁶³ Bu hallerde uygulanacak hukuk bakımından bkz. **OKAY, Sami**: ARMAĞAN, agm., s.496 vd.

¹⁶⁴ Çatmadan kaynaklanan tazminat talepleri ile donatanlar arasındaki rücu talepleri için hukuki düzenlemeler: ÇatmaMS md.7 f. 1 ve 2, TTK. md.1259 b.2, md.1261 b.4, md.1262 f.1. Bu hükümlere göre, çatmadan doğan ve haksız fiile dayanan tazminat talepleri, bu talepleri temin eden kanuni rehinden yararlanma haklarıyla birlikte, çatmanın meydana geldiği tarihten itibaren başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar; donatanların kendi aralarındaki rücu bakımından zamanaşımı süresi, ödemenin yapıldığı tarihin ertesi gününden başlayarak bir yıldır. Zamanaşımına ilişkin Tasarıyla getirilen düzenleme için bkz. **ATAMER, Kerim**: ARMAĞAN, agm., s.204.

¹⁶⁵ TTK. md. 1262 f. uyarınca TTK. md. 1218 f.2'nin ve BK. 146'nın *kanuni rücu hakkını* öngördüğüne ilişkin detaylı bilgi için bkz. **ÇAĞA, Tahir**: BATİDER 1986, agm., s.12, dn.20, 21.

¹⁶⁶ Mala gelen zarar tanımı ve yorumlarına ilişkin detaylı bilgi için bkz. **ÇAĞA, Tahir**: BATİDER 1986, agm., s.12, dn.27.

¹⁶⁷ **KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon**: age., s.184.

¹⁶⁸ Cana gelen zarar tanımı ve yorumlarına ilişkin detaylı bilgi için bkz. **ÇAĞA, Tahir**: BATİDER 1986, agm., s.11, dn.26.

kalınan kârın ödenmesi istenir. Örneğin, kusurlu geminin donatanı çatma sonucunda batan geminin çıkarılması, tamir edilecek limana kadar çekilmesi ve tamir masraflarını, tamir süresince gemi adamlarının ücretlerini ve diğer masrafları karşılamak zorundadır. Bundan başka zarara uğrayan geminin donatanı, bu sebeple ticaret yapamadığı müddete ait muhtemel kârların ödenmesini de ister. Bu zararlar navlun ve/veya yolcu taşıma ücretlerinin bunlar için yapılmayan masraflar indirildikten sonra kalan kısmını teşkil eder.¹⁶⁹

Müşterek kusurlu çatma neticesinde oluşan maddi ve cismani zararların tazmininde donatanın sorumluluğuna ilişkin olarak Ticart Kanununun çatma hükümlerinin mi yoksa TTK. md. 947 hükmünün mü uygulanacağı husus da önemlidir. Zira her iki farklı uygulama neticesinde farklılıklar doğar. Şöyle ki, müşterek kusurlu çatma neticesinde meydana gelen cismani zararlar halinde, zarar görenin çatmaya ilişkin sorumluluk hükümlerinden sarfınazar ederek zararını TTK. md. 947 uyarınca tazmin etmesi durumunda, zarar gören lehine olan zincirleme (müteselsil) sorumluluk hükümünden sarfınazar etmiş olur. Maddi (eşya) zararlarında ise, eğer zarar gören şahıs *yükle ilgili* durumunda ise çatma hükümleri yerine TTK. md.947'ye istinat etmekle, kendi donatanına karşı taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran hükümlere tabi olacağı gibi gemi adamlarının teknik kusuru halinde, ki çatmada durum çoğu zaman böyledir, donatan kendisine karşı hiç sorumlu olmayacağından netice donatanın daha da lehine olacak ve sorumluluğu kusur oranında sınırlandıran hükmün amacının ortadan kalktığından söz edilemeyecektir. Yük zararı gören kişi karşı donatandan ve yükten başka mal zararına uğrayan kişi de donatanların herhangi birinden TTK. md.947 uyarınca tazminat talebinde bulunursa davalı donatan kusur oranında sorumluluk yerine zararın tamamından sorumlu duruma düşecektir. Ancak söz konusu donatan zarar gören kişinin BK. md.55 hükmüne ve yükten başka mal zararına uğrayanların sözleşme hükümlerine (kendi donatanlarına karşı) dayanarak dava açmaları halinde de aynı netice ile karşılaşılacaktır. Bu halde, kusur oranında sorumluluğun yerini tam sorumluluğa bırakması, özel hükmün (çatma hükümleri) gayesinin sonuçsuz kalacağı şeklinde olayı yorumlamamak gerekir. Netice itibarıyla, zarar gören kişinin çatma hükümlerini bir tarafa bırakarak TTK. md. 947 hükmüne gittiği takdirde, gemide bulunan maların

¹⁶⁹ KENDER, Rayegan; ÇETİNGİL, Ergon: age., s.185.

uğradıkları zararlardan donatanların kusurları oranında ve şahıs zararlarından (cismani zarar) donatanların müteselsilen sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Mal zararlarında, zarara uğrayanlar sözleşme ilişkisi ile bağlı oldukları donatandan ve karşı gemi donatanından zararlarının tamamını talep edebilecekler, donatanlar arasında da gerek bu zararlardan gerekse cismani zararlardan (TTK. md.947 uyarınca) sorumlulukta BK. md.51 gereğince gerçek olmayan (gayri hakiki) teselsül cari olacaktır.¹⁷⁰ Çatma hükümlerinin yerine TTK. md.947'nin uygulanması, BK. md. 55 hükmünün de uygulanma kapısını açmaktadır.

Uygulamada çatmadan doğacak sorumluluğa dair kimi akdi yahut kanuni sınırlamalar getirilebilmektedir. Söz konusu akdi ve/veya kanuni sınırlamalar, haksız fiilin mevcudiyeti halinde, zarar gören ile sorumlu kişi arasındaki sözleşmesel ilişkiyi ve bundan doğacak kanuni sonuçları engelleyemez. Bu gibi haller özellikle taşıyanın sorumluluğu aşamasında ortaya çıkmaktadır. Bu durumun donatan açısından yansıması da, donatanın aynı zamanda taşıyan olması halinde meydana çıkar. Bu halde taşıyan olan donatan, gemi adamlarının teknik idaresine ilişkin kusurları için (TTK. md.1062) sorumsuzluk ve özellikle TTK. md. 1114'de yazılı "tazminatın en yüksek haddine" yönelik sınırlama hükmü¹⁷¹ çatmadan doğan tazminat bahsinde yüküle ilgiliye karşı uygulanabilecektir.¹⁷² Tekil'e göre, yine donatan, sözleşmesine karşı emredici hükümlerle önlenmemiş uygulama sınırları içinde bir **negligence clause**'na (ihmal kloyu) dayanması da mümkün olmaktadır. Tekil'in belirttiği bir diğer kloz da **both to blame collision clause (müşterek kusurlu çatma)**'dur.¹⁷³ Bu kloz ile, yukarıda bahsi geçen sınırlamalara maruz kalan yüküle ilgilinin zararının hiç değilse %50 sine kendi sözleşmesi olan donatandan diğer sorumlu donatanın bu kimseye aynı oranda rücuu üzerine tahsil edebilmesi imkanı açılmaktadır.¹⁷⁴

¹⁷⁰ CAĞA, Tahir: BATİDER 1986, agm., s. 34-36.

¹⁷¹ TTK.md.1114 "Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyan, her halde beher koli veya parça başına en çok 1.500 Türk lirası ile mesul olur."

¹⁷² TEKİL, Fahiman: age., s.223.

¹⁷³ Örnek için bkz. ATAMER,Kerim: ARMAĞAN, agm., s.200.

¹⁷⁴ TEKİL, Fahiman: age., s.223.

4. Donatanın Kıyasen Çatmalarda Sorumluluğu

Kıyasen veya vasıtalı çatma bir geminin manevra yapmak veya yapmamak suretiyle veyahut kurallara aykırı hareketi yüzünden fiili bir çarpışma olmaksızın, diğer bir gemiye veya içindeki yük ve insanlara zarar vermesi halinde söz konusu olur (TTK. md. 1220). Bu hallerden birinin içinde bulunulan durumda yapılması gereken manevrayı yapmamak veya yapılmaması gereken manevrann yapılması yani yanlış manevra teşkil eder. Diğer de deniz trafik kurallarından herhangi birine aykırı hareket edilmiş olması halidir. Örneğin bir geminin aşırı bir hızla diğer bir geminin çok yakınından geçmesi sonucunda karşıdan gelen geminin rıhtıma çarparak hasara uğraması hallerinde olduğu gibi. Kıyasen çatmanın menfi şartı, gemiler arasında maddi çatışma olmamasıdır.¹⁷⁵

Gerçek çatmalara ilişkin tüm hükümler kıyasen çatmalara da uygulanacağından, sorumluluk açısından da tüm gerçek çatma hükümleri gerek kusursuz kıyasen çatmada gerekse kusurlu kıyasen çatmalarda nevine göre uygulanır. Nitekim bu husus TTK. md. 1220’de şu şekilde ifadesini bulmaktadır: “*Gemi bir manevrayı yapmak veya yapmamak suretiyle yahut nizamla riayetsizlik yüzünden başka bir gemiye yahut gemide bulunan can veya mallara çatma olmaksızın, bir zarar verirse bu kısım hükümleri tatbik olunur.*” Brüksel Sözleşmesi’nde de kıyasen çatmaya md.13’te yer verilmiştir.

E. MEVCUT HUKUKİ DÜZENLEMENİN ULUSLARARSI MEVZUATA UYGUNLUĞU KONUSU VE TÜRK TİCARET KANUNU İLE BRÜKSEL KONVANSİYONU ARASINDAKİ FARKLAR

Yukarıda çatmaya ilişkin tüm hallerde donatanın sorumluluğu tesbit edilirken Brüksel Konvansiyonu ve Ticaret Kanunu hükümleri de beraber sunulmuştur. Ancak, Brüksel Konvansiyonu’nun uluslararası alanda konuya ilişkin temel düzenlemeleri

¹⁷⁵ KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon: age., s.185.

getirmesi hasebiyle, her iki düzenleme arasındaki farkın şematik ve düzenli bir şekilde tekrar ortaya konmasında kanımca büyük yarar vardır. Bu meyanda aşağıda maddeler halinde bu farklılıklar belirtilmiştir.

- TTK.md. 1217 ve md.1218 de *kusurlu çatma* kriteri olarak *gemi adamlarının kusuru* dikkate alınmıştır. Bu sayede de oluşan zararlarda TTK.md.947 uyarınca donatanın sorumluluğuna gidilmesi gerekir. Brüksel Sözleşmesi'ne göre ise *kusur gemide* aranmaktadır. Bu iki farklı düzenleme kendisini birkaç alanda somut bir şekilde gösterir.

- Kusurun isbatı yönünden, Ticaret Kanunu'na göre gemi adamının kusurunun ispatı gerekir. Brüksel Sözleşmesi'ne göre ise, geminin kusurunun ispatı yeterli olmaktadır. Ancak gemi adamının kusurun ispatı daha zordur. Zira, geminin kusuru teknik olarak daha net bir şekilde ortaya konulabilirken, gemi adamının kusuru ancak geminin hareketlerinden çıkarılabilmektedir. Yani gemi adamlarının kusurunun ispatında *fiili karineye* değer verilmektedir.¹⁷⁶

- Mecburi kılavuzun kusuruyla meydana gelen çatmalarda doğan zararlarda sorumluluk yönünden her iki düzenleme arasında farklılıklar meydana gelmektedir. Şundan ki, Kanunumuza göre, mecburi kılavuz gemi adamı sayılmayacağından, onun sebep olduğu çatmadan donatan sorumlu olmaz (TTK. md.1219,c.1). Halbuki, Brüksel Sözleşmesi'ne göre, gemi kusurlu durumda olduğundan, donatan sorumludur (ÇatmaMS. md. 5).¹⁷⁷

- Umulmayan hallerden, örneğin gemi adamının geçirdiği bir kriz esnasında başıboş kalan geminin çatması, doğan çatmalarda yüklenecek sorumluluk açısından farklar doğar. Ticaret Kanunu'na göre donatan, bu umulmayan halden doğan çatmadan sorumlu değildir. Ancak Brüksel Sözleşmesi'ne göre kusurlu gemi olduğundan donatan bu halde de sorumlu olacaktır.

- Brüksel Sözleşmesi'nde kusur oranlarının tesbit edilememesi halinde, sorumluluğun eşit olarak bölüneceği esası kabul edilmiştir (ÇatmaMS. md.4). Ancak

¹⁷⁶ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.15.

¹⁷⁷ YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.15.

Ticaret Kanunu’nda işbu konuya ilişkin bir düzenleme bulunmamakta, Brüksel Sözleşmesi’nin tarafı olmamız vechiyle, bu gibi hallerde Sözleşme hükmünün iç hukuka tatbiki gerekmektedir.

- Türk Hukuku ve Brüksel Sözleşmesi arasındaki farklılık, uygulama açısından da farklılık arz eder. Şöyle ki şayet, çatmada sözleşmeye taraf olan bir devletin uyruğu varsa, sözleşme hükümleri; yoksa, yani çatmada hepsi Türk ise Ticaret Kanunu hükümleri uygulanma alanı bulacaktır.¹⁷⁸

III. DONATANIN MÜŞTEREK AVARYADAN VE HUSUSİ AVARYADAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞU

A. GENEL OLARAK

Müşterek avarya, tezin “Deniz Kazaları” başlıklı bölümünde detaylı bir şekilde sunulmuştur. Burada ise müşterek avaryadan ve/veya hususi avaryadan ileri gelen zararlar neticesinde donatanın ne derecede sorumlu olacağı, gerek TTK ve TSR gerekse uluslararası sözleşmeler ve York- Anvers Kuralları göz önünde tutularak ele alınacaktır.

Öncelikle müşterek avarya tanımının hatırlanması gerekirse; “gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla, makul bir hareket tarzında olmak kaydıyla, bilerek bir fedakarlık yapılması veya bir masrafa katlanılması durumunda, Müşterek Avarya (General Average) hareketi söz konusudur ve bu nitelikte bir hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar veya masraflar Müşterek Avarya’dır” şeklinde tekrarlanabilir.¹⁷⁹ Müşterek Avarya kapsamına giren zarar ve masraflar, gemi, yük ve navlun sahipleri arasında paylaştırılır ve bu işleme dispeç (adjustment) denir.

¹⁷⁸ Çatmalarda yabancılık unsurunun bulunup bulunmamasına ilişkin detaylı bilgi için bkz. **ÇAĞA, Tahir:** BATİDER 1986, agm. s.5 vd.

¹⁷⁹ Tanım için bkz. **ÇUHACI, Y. Kemal:** agm.

Müşterek avaryada, önceden de bahsedildiği gibi, normal dışı zarar ve masraf gemi, yük ve navlun arasında paylaşılmaktadır. Tezin “deniz kazaları” bölümünde “müşterek avarya” hakkında verilen bilgilerde, müşterek avaryanın unsurlarına da değinilmiştir. Müşterek avaryanın unsurlarından en önemlilerinden biri de gemi ve yükün müşterek bir tehlike ile karşılaşmış olmasıdır. Müşterek tehlike unsurunun sorumluluk bakımından izdüşümü ise, tehlikenin taraflardan birinin kusuru ile meydana gelip gelmediği zaman ortaya çıkmaktadır. Tehlikenin taraflardan birinin kusuru ile meydana gelmesi, müşterek avaryanın meydana gelmesine engel teşkil etmez. Ancak kusurlu olan taraf müşterek avarya paylaşmasında kendi zararı için bir tazminat alamayacağı gibi, diğer ilgililerin uğradıkları zararları ödemekle yükümlü olur (TTK. md.1181; YAK.D.¹⁸⁰).¹⁸¹

Müşterek avaryada sorumluluk, paylaşılan gemi, yük ve navlun ile birlikte okunmalıdır. Paylaşılan zarar ve masraflar, müşterek avaryanın direkt neticesi olan zarar ve masraflardır. Burada uygun illiyetten daha dar bir ölçü kabul edilmektedir. Bahsi geçen zararlara, gerek yolculuk sırasındaki gerekse yolculuktan sonraki gecikmeden doğan (işsiz kalma zararları gibi) gemiyi ve yükü ilgilendiren bütün zararlarla rayiç farklarının, dolayısıyla zarar teşkil ettiği cihetle, müşterek avaryaya girmeyeceği öngörülür (TTK. md.1180; YAK. C.). Bu gibi zararlar hususi avarya teşkil etmektedir.¹⁸²

B. MÜŞTEREK AVARYA TİPLERİNE GÖRE DOĞAN ZARAR VE MASRAFLAR

Müşterek avaryanın gerek Ticaret Kanununda gerekse York-Anvers Kurallarında düzenlenmiş tipleri mevcuttur (TTK. md.1184-1195). Bu hallerde detaylı bir şekilde yukarıda yer verilmiştir.¹⁸³

¹⁸⁰ YAK: York-Anvers Kuralları

¹⁸¹ KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon: age., s.172.

¹⁸² KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon: age., s.173.

¹⁸³ Yukarıda Deniz Kazaları Bölümü III,2.

Müşterek avarya hallerinden biri *denize mal atma müşterek avaryası*dır (TTK. md.1184; YAK.I,II). Denize mal atma müşterek avaryasında atılan mallarla, mal atılırken meydana gelen zararlar, örneğin, ambar kapaklarının açılması sırasında suların ambara girmesi yüzünden uğranılan zararlar müşterek avaryaya girer.

Bir diğer müşterek avarya hali de *hafifletme müşterek avaryası*dır (TTK.md.1185; YAK.VIII). Bu müşterek avarya hali, denize mal atma müşterek avaryası kadar elzem olmayan hallerde başvurulmuş bir yoldur. Bu müşterek avarya tipinde, yük vesairenin aktarıldığı gemi veya mavnaların kirası, yükleme ve boşaltma masrafları; aktarma veya tekrar yükleme sırasında gemiye ve yüklere gelen zararlar; aktarma gemisi veya mavnada iken, buradaki yüklere gelen zararlar ortaya çıkmaktadır.

Karaya oturma müşterek avaryası da başka bir müşterek avarya halidir. Bu hal, YAK'a nazaran TTK'da daha katı şartlara bağlanmıştır. Karaya oturma müşterek avaryasında oluşan zararlar şunlardır: (i) Karaya oturma sırasında gemi ve yüke gelen zararlar. (ii) Geminin tekrar yüzdürülmesi esnasında meydana gelen zararlar ve bu sebeple yapılan masraflar.

Geminin yüzdürülmesi masrafları ile yüzdürme esnasında gemi ve yüke gelen zararlar, *yüzdürme müşterek avaryası* tipinin masraf ve zarar kalemleri arasında yer almaktadır. Aynı zamanda, çekme veya kurtarma-yardım masrafları da bu müşterek avarya tipinin masrafları arasında yer almaktadır. Geminin yüzdürülmesi için zorlanmadan dolayı makine, kazan ve yelkenlerin uğradıkları zararlar da tipik yüzdürme zararlarını teşkil eder (TTK. md.1187; YAK. VII).

Yangın söndürme müşterek avaryası, müşterek avarya tiplerindedir. Esasen yangının kendisi bir tehlike olduğu için bu manada oluşan zararlar hususi avarya teşkil eder. Ancak, gemi ve yük için tehlike olan yangını söndürmek maksadıyla alınan tedbirler neticesinde ortaya çıkan zararlar müşterek avaryadır. Oluşan zararlar bakımından, 1974 YAK III, duman veya sıcaklığın herhangi bir suretle sebep olduğu zararları müşterek avarya kapsamı dışında tutmuştur.

Kurtarma müşterek avaryası ilk olarak 1974 YAK VI'de özel bir müşterek avarya tipi olarak kabul edilmiştir. Bu müşterek avarya tipi sayesinde, gemi ve yükün

tehlikeden korunmasının yanı sıra, çevre zararlarını önleme veya azaltma da sağlanmıştır. Bu müşterek avarya halinde, yolculukla ilgililerin sözleşme gereği veya başka bir sebeple ödemekle yükümlü oldukları kurtarma ücretinin, kurtarma faaliyetlerine müşterek deniz sergüzeştine katılan varlıkları tehlikeden korumak maksadıyla girişildiği ölçüde, müşterek avaryaya dahil sayılacağı öngörülmektedir.¹⁸⁴

Müşterek avarya tiplerinin en önemlilerinden biri de *barınma müşterek avaryası*dır. İşbu müşterek avarya tipinde ortaya çıkan masraflar ise şunlardır:¹⁸⁵ (i) Barınma limanına giriş ve çıkış masrafları (liman resimleri, kılavuz ücretleri, icabında römorkaj masrafları vs.). (ii) Geminin limanda tamiri mümkün olmadığı için başka bir limana götürülmesi zorunlu olmuşsa, o limana giriş ve çıkış masrafları. (iii) Gemi hasarlarının, tamiri için zorunlu olmak şartıyla yük vesairenin elden geçirilmesi, boşaltılması masrafları. (iv) Depo ücreti ve tekrar yükleme masrafları. (v) Barınma sebebiyle uzayan yolculukta kaptan ve gemi adamlarına verilen ücretlerle makul sınırlar içinde kalan yiyecek, kumanya ve geminin yakıt masrafları. (vi) İkame masrafları: Hasara uğramış bir geminin bulunduğu limanda tamiri mümkün olduğu halde, müşterek avarya masraflarından tasarruf maksadıyla tamir için başka bir limana veya varma limanına çektilmesi veya yükün başka bir gemi ile varma limanına gönderilmesi halinde ikame masraflar söz konusu olur. Burada geminin çekme masrafları veya yükün aktarma masrafı ile gönderildiği gemiye ödenecek navlun da ikame masraftır.

Son müşterek avarya hali ise *muvaakkat(geçici) tamir müşterek avaryası*dır (TTK.md. 1191; YAK.XIV).

Yukarıda sayılan hallerde meydana gelen masraf ve zararların gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılması işlemine “*dispeç*” denir. Müşterek avaryada fedakârlıkta bulunanların sebepsiz zenginleşmesinin önlenmesi maksadıyla, bütün yolculukta ilgililerin doğan zararlara katlanması sağlanır. Bu da dispeç işlemi için hazırlanan *dispeç raporunda* üçüncü kısım olan borçlu (pasif) masanın yer almasıyla sağlanır. Borçlu masa bütün varlıkların toplandığı, pay ödeyecek olan masadır. Bu

¹⁸⁴ KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon: age., s.177.

¹⁸⁵ KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon: age., s.178.

kısımda gemi, yük ve navlundan kurtulanların yolculuk sonundaki değerleri ile bunlara ilaveten bütün müşterek avarya zararları gösterilir.

C. MÜŞTEREK AVARYADA DONATANIN SORUMLULUĞU

Donatanın sorumluluğuna ilişkin en önemli müşterek avarya unsuru “tehlike”dir. Söz konusu tehlikenin müşterek avaryadan sayılabilmesi için, “müşterek tehlike” olması gerekmektedir. Tehlikeye gemi adamlarından birinin kusurunun sebep olması halinde, donatan da (kendi şahsi kusuru olmadıkça sınırlı şekilde) sorumlu olur (TTK. md.1181; YAK D.). Deniz Ticareti hukukunda kimi yazarlar, gemi adamlarının teknik kusurlarının tehlikeye sebep olması halinde donatanın sorumlu tutulmayacağını ileri sürmektedirler. Av. Cemaleddin Yavaşca’ya göre ise, Kanunun değinilen hükmü (TTK. md.1181) özel nitelikte olup; teknik kusur hakkındaki ana kurala ayrıcalık taşımaktadır ve donatanın sorumluluğu bu hallerde de mevcuttur.¹⁸⁶

Donatanın sorumluluğuna ilişkin müşterek tehlike unsuruyla ilintili bir başka sorun da, tehlike unsurunda bulunması gereken “ciddilik” esasından kaynaklanmaktadır. Ciddilik, korunma tedbirlerinin alınmasını zorlayan durum demektir. Bu halde, olağanüstü fedakârlık ve masraf yahut her ikisinin yapılması tek yoldur. Bu meyanda, gerçekleşmeyecek bir olayı, tehlike sayarak zarar ve masrafa girilmesi; başka şekilde savuşturulması mümkün tehlike, ciddilik şartına aykırılıktan, müşterek avarya karakteri taşımamaktadır. Bu hallerde yapılan zarar ve masraflar müşterek avarya sayılmayacağı gibi, kaptan ve donatanını da sorumlu kılar (TTK. md.972 c.2; md.973; 947 c.1; 1062 f.1).

Garame oranı¹⁸⁷, selamet sağlayanların zarar görenlere ödeyecekleri borcun ölçüsünü gösteren; alacaklı masanın borçlu masaya olan oranıdır.

¹⁸⁶ Görüş için bkz. YAVAŞCA, Cemaleddin: age., s.71, 118.

¹⁸⁷ Garame; gemi, yük ve navlun olmak üzere her üçünün de değerlerinin belirli oranında masrafa katlanmasıdır.

Kanun, gemiyi yeni iktisap edenini koruma maksatlı bir hüküm tahsis etmiştir. Şöyle ki, donatanın ve gemiyi sattığı takdirde, alan kimsenin, geminin müşterek avarya borcu bulunduğunu bilmesi gerekmez. Nitekim bilmeseler de bundan sorumludurlar, zira iyiniyet onlara aksi bir hak sağlamaz. İşte burada, yalnız temlik edenin durumu korunmaya değer; çünkü, sonradan geminin müşterek avarya borcuyla bağlı olduğu ortaya çıkarsa, tam bedelini verdiği halde, bu borç miktarında zarara girecektir. Bu haksızlığı önlemek için Kanun, ilan yoluyla bilinmeyen alacaklıları davet ve borcun düşürülmesi yolu tanımıştır (TTK. md.1246).

Donatanın şahsi sorumluluğuna ilişkin de şu husus dikkat çekicidir. Bilinmektedir ki, kaptan, garame payları ödenmedikçe veya temin edilmedikçe garameye iştirak eden malları teslim edemez; ederse mallar üzerindeki rehin hakkına halel gelmekle beraber kendisi de bu paylardan şahsen sorumlu olur. İşte donatanın emrine uyararak işbu eylemleri gerçekleştirmesi halinde, kaptanın şahsi sorumluluğu devam ederken, aynı zamanda donatanın da şahsi sorumluluğu doğar. Şüphesiz donatanın şahsi sorumluluğuna gidebilmek için, donatanın böylesi bir emri bilerek vermesi icap etmektedir.

D. YORK-ANVERS KURALLARI 2004 VE DONATANIN SORUMLULUĞU

York-Anvers Kuralları 2004 ile yapılan değişikliklerde “kusur” tekrar ele alınmak suretiyle öneminin altı çizilmiştir. Kusur ile sorumluluk ve de elbette ki donatanın sorumluluğu meseleleri sıkı suretle birbirlerine bağlıdır. IUMI¹⁸⁸, müşterek avarya hallerinin önemli bir kısmının, özellikle geminin bakım eksikliğinden (makina gibi) kaynaklandığını belirterek, ISM Code¹⁸⁹ ve STCW Konvansiyonu’na¹⁹⁰ ve/veya

¹⁸⁸ Union of Marine Insurers

¹⁸⁹ ISM Kodu, (International Safety Management Code, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu) Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nın 4 Kasım 1993 t. ve A 741 (18) numaralı kararı ile kabul edilmiştir. ISM Kodunun amacı, güvenlik ve çevre koruma yüksek standartlarına erişmek ve bunları sürdürmek için gemidekilerin ihtiyaçlarına cevap verme imkanını tanıyacak uygun yönetim organizasyonunu sağlamak, deniz kazalarını ve deniz güvenliği kirliliği önlenmesi için Uluslararası Konvansiyonlar ve standartlara uygun bir şekilde gemileri dizayn, inşa ve teçhiz ederek bakımlarını

geminin klasına ait Klas Birliği Kuralları'nı ihlal etmesi nedeniyle donatana ait masrafların, müşterek avarya masrafları olarak kabul edilmesini önlemek amacıyla York Anvers Kualları'na yeni bir düzenleme getirilmesi teklif edilmiştir. IUMI, York Anvers Kuralları'nda yer alacak böyle bir düzenlemenin, donatanların gemilerini uluslararası emniyet konvansiyonlarına uygun bir hale getirmesine teşvik edeceğini ve bunlara aykırı davranılması suretiyle kusurları ile meydana gelen masrafları yük sahiplerinden talep edilmesinin engellenmiş olacağı görüşündedir. Bu amaçla, IUMI, Kural D'nin değiştirilmesini teklif etmiştir.¹⁹¹

IV. DONATANIN KURTARMA VE YARDIMDAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞU

A. GENEL OLARAK

1910 tarihli Kurtarma- Yardım Hakkında Brüksel Sözleşmesi md. 1'de "kurtarma ve yardımın uygulama alanı" düzenlenmiştir. Bu hüküm dışında "Deniz Kazaları" bölümünde de ifade edildiği gibi, ne Brüksel Sözleşmesi'nde ne de Ticaret

yapmak ve tam olarak eğitilmiş mürettebat ile donatarak gemileri işletmektir. Bu amaçla ISM Kodu, IMO tarafında 24 Mayıs 1994 tarihinde SOLAS Konvansiyonu'na (Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi- Safety of Life at Sea), IX Bölüm olarak eklenmesine karar verilmiştir. ISM ile ilgili getirilmiş esaslar, yolcu gemileri ile 500 groston ve üzeri petrol ve kimyasal tankerleri, dökme yük taşıyan gemilerle yüksek hızlı yük gemileri için 1 Temmuz 1998 tarihinde; 500 groston ve yukarısındaki diğer yük gemileri için 1 Temmuz 2002 tarihinde; 150 grostonu üzerindeki bütün gemiler için 1 Temmuz 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye SOLAS'a tarafır. R.G. 25.5.1980, 8/522 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı, **ALGANTÜRK, LIGHT, S. Didem**: York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak), Arıkan Basım, 2. Bası, Mayıs 2006, İstanbul, s.66, d.67.

¹⁹⁰Standarts on Training Certification and Watchkeeping- Eğitim Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları'nın Düzenlenmesine İlişkin Uluslararası Sözleşme.

¹⁹¹Teklif edilen Kural D: Müşterek deniz sergüzeştı taraflarından birinin müşterek avarya kaybı, fedakârlık ve masrafı, ISM Kodu, STCW Konvansiyonu veya geminin klasına ait Klas Birlikleri Kurallarını ihlal etmesinden veya ihlali sonucunda doğrudan doğruya ortaya çıkması halinde, bu masraflar tazmin edilmeyeceği gibi bunların müşterek avarya fedakârlığı veya masrafı olarak yapıldığı da ileri sürülmeyecektir. Bu Kural, tarafın ilgili olduğu kanun tarafından zorunlu olsun veya olmasın veya ISM Kodu veya STCW Konvansiyonuna; uygun başka bir düzenleme olsun veya olmasın veya geminin gerçekte klası olsun veya olmasın uygulanacaktır. Geminin klası yoksa bu klotun uygulanması amacıyla geminin Lloyd's Register 1090 A1 Klasında olduğu kabul edilecek ve bu klasın tabi olduğu kurallar uygulanarak geminin Klas Kurallarını ihlal edip etmediği belirlenecektir., **ALGANTÜRK, LIGHT, S.Didem**: age., s.67.

Kanunu’nda “kurtarma ve yardım”ın tanımı yapılmamıştır. Brüksel Sözleşmesi’ndeki hüküm, *Tehlikede bulunan **deniz gemilerinin**, içindeki eşyanın ve navlunun kurtarılma veya yardım görmeleri, keza **deniz ve içsular gemileri arasında aynı mahiyette yapılan hizmetler***, olarak kurtarma ve yardımının uygulama alanını belirlemiştir. Kanunumuzda ise, konuya ilişkin öncelikli sırada “ücret isteme hakkı” ele alınarak, “kurtarma ve yardım” faaliyetinin en önemli unsuru olarak belirlenmiştir. Ticaret Kanunu’nun “ücret isteme hakkı”na ilişkin hükümünden “kurtarma ve yardım” kavramının bir tanımını yorum yoluyla çıkarmak mümkündür. Zira hüküm şu şekildedir: “*Deniz tehlikesi altında bulunan bir gemi veya gemideki eşyalar, gemi adamlarının idaresinden çıktıktan sonra üçüncü şahıslar tarafından emniyet altına alınır...*”(TTK. md.1222).

Ticaret Kanunu Tasarısı ise, yürürlükteki Ticaret Kanunu’nun aksine “Kurtarma ve Yardım” başlığını kullanmamış, onun yerine sadece “Kurtarma” başlığı altında işbu konuyu düzenlemiştir. TSR. md. 1298’de “kurtarma”nın tanımı yapılmıştır. Bu hükme göre, seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan **su aracı** ve **diğer eşyanın** kurtarılması için yapılan her fiil veya hareketin **kurtarma faaliyeti** oluşturacağı belirlenmiştir. Söz konusu hükmün devamında “kurtarma faaliyeti” teriminin kapsamı da düzenlenmiştir. Bu terimin kapsamı içerisine, tehlike doğmadan önce kurulmuş bir sözleşmenin ifası amacıyla yapılan veya yapılması gereken hizmetler alınmamıştır.

B. DONATANIN SORUMLULUĞU VE KAPSAMI

1. TTK.md.1233 Uyarınca Doğan Sorumluluk

Ticaret Kanunu’nda “kaptanın ve donatanın mesuliyeti” başlığı altında, kurtarma ve yardımdan doğan sorumluluk özel olarak düzenlenmiştir (TTK. md.1233). Hükme göre, alacaklının alacağı ödenmeden veya teminat verilmeden, kaptan, malları kısmen veya tamamen teslim edemez; ederse alacaklının, teslim edilen şeylerden teslim zamanında elde edeceği miktar oranında alacaklıya karşı sorumlu olur. Hükmün

devamında, kaptanın bu hareket tarzının donatan tarafından verilen bir emir doğrultusunda gerçekleşmesi halinde, donatanın da TTK.md.973 f.2 c.2 uyarınca şahsen sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Görülmektedir ki, TTK. md.1233, TTK. md.973 f.2 c.2 ile okunmak suretiyle, donatana şahsi bir sorumluluk yüklemektedir.

Brüksel Sözleşmesi'nde, gönderilen, kaptan ve donatan arasında, yukarda bahsi geçen ilişki konusunda bir hüküm bulunmamaktadır.

Halihazırdaki TTK'daki hüküm, Tasarı'da yer almamaktadır. Birebir örtüşmese de, Tasarı'nın "kurtarma" başlıklı bölümünün, "insan kurtarma" başlıklı bölümünde, kaptanın yükümlülükleri düzenlenmiştir. TSR. md. 1317'ye göre, her kaptan, aracı ve araçta bulunan kişileri, ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorundadır. Hükümün devamında ise, **aracın malikinin**, kaptanın sadece bu yükümlülüğünü ihlal etmesinden üzere sorumlu tutmamaktadır.¹⁹² Bu hüküm esasen, kişilerin kurtarılmasından doğan sorumluluk kısmında detaylıca ele alınacaktır. Ancak Tasarı'da "rehin hakkı"nı düzenleyen TSR. md. 1315'de, kurtarılan **aracın malikinin**, kurtarılan eşyanın malikinin kendi borcu, faizi ve giderleri için yeterli teminat vermesi hususunda elinden gelen her türlü çabayı göstermekle yükümlü kılınmıştır. Burada direkt **donatan** kavramı kullanılmayarak, teminat verilmesine ilişkin **gemi malikinin** bir sorumluluğundan bahsedilmiştir. Ezcümle, mevcut hukuki düzenleme ile, alacaklının alacağını teminat altına almak kaptanın ve donatanın şahsi sorumluluğu altındadır.

2. TTK.md.1234 Uyarınca Doğan Sorumluluk

TTK. md. 1234 uyarınca, **gönderilenin sorumluluğu** düzenlenmiştir. Ticaret Kanunu md.1234 f.1'den doğan sorumluluk, ücret ödenmesine ilişkindir. Kanun koyucu, "kurtarma veya yardım keyfiyeti kendiliğinden kurtarma ve yardım masraflarını ödemek için şahsi bir borç doğurmaz." demek suretiyle, kurtarma ve yardımdan doğan ücret borcunun **aynı** bir sorumluluk olduğunu belirtmiştir. Bu meyanda özetlemek gerekirse, kurtarma ve yardım ücreti için kurtarılan geminin

¹⁹² Tasarı hükmü için bkz. <http://www.inisiyatif.net/document/tanitim/TTKTasari2007/>

donatanı ve kurtarılan yüklerin sahipleri şahsen sorumlu değildir.¹⁹³ Burada donatanın sorumluluğu deniz servetiyle, yük sahibinin sorumluluğu da sadece kurtarılan yük ilelidir. Bunun yanı sıra, kurtarma ve yardım alacaklarından dolayı alacaklının kurtarılan gemi üzerinde **gemi alacaklısı hakkı** ve yükler üzerinde **yük alacaklısı hakkı** saklıdır.¹⁹⁴

3. Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun md.14-24 ve Brüksel Sözleşmesi md.11 Uyarınca Doğan Sorumluluk

Yukarıda, donatanın TTK. md.1233'ten doğan sorumluluğuna ilişkin açıklamamızda, kişilerin kurtarılmasına dair TTK'da sorumluluk yüklenmesi şeklinde bir hükmün bulunmadığı ve fakat Tasarı'da bu konunun ayrı bir hükümde ele alındığını dile getirmiştik. Tekrar etmek gerekirse, TSR. md. 1317'ye göre, her kaptan, aracı ve araçta bulunan kişileri, ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorundadır. Hükmün devamında ise, **aracın malikinin**, kaptanın sadece bu yükümlülüğünü ihlal etmesinden üzere sorumlu tutmamaktadır. Tasarıdaki bu düzenleme, Brüksel Sözleşmesi md. 11 ile paralellik göstermekte ve aradaki uyumu sağlamaktadır. Brüksel Sözleşmesi'ne göre, "Denizde hayati tehlikede bulunan her şahsa düşmen bile olsa, her kaptan, kendi gemisi, gemi adamları ve yolcuları için ciddi bir tehlike yoksa, elinden gelen yardımı yapmaya mecburdur. Gemi sahibi buna aykırı davranışlardan sorumlu olmaz." (Br. K. md.11).

Türk hukukunda 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ile, bu yükümlülük yerine getirilmiştir. 4922 Sayılı Kanun'un Üçüncü Bölümü **Denizde Can Kurtarma** başlığını taşımakta ve bu bölümde bahsettiğimiz hususlar sırasıyla düzenlenmektedir (CK.md.14-19).¹⁹⁵ Sırasıyla düzenlenen hükümleri şu şekilde ele alabiliriz.¹⁹⁶

¹⁹³ Açıklama için bkz. **KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon**: age., s.191; **YAVAŞCA, Cemaleddin**: age., s.53.

¹⁹⁴ "Gemi Alacaklısı Hakkı" ve "Yük Alacaklısı Hakkı" tanımı için bkz. **KENDER Rayegan, ÇETİNGİL Ergon**: age., s.195 vd.; **TEKİL, Fahiman**: age., s.271 vd.; **BARLAS, Nuray**: Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği, Beta, Kasım 2000, İstanbul.

¹⁹⁵ 4922 Sayılı Kanun metni ve tüm Deniz Ticareti Mevzuatı için bkz. **KARAN, Hakan; KARAN, Gülay**: Deniz Ticareti Mevzuatı, 3. Bası, Ekim 2004, Ankara

¹⁹⁶ 4922 Sayılı Kanun'un konuyla ilgili hükümlerinin sınıflandırılarak ele alınması için bkz. **YAVAŞCA, Cemaleddin**: age., s.58-60.

- **Yardım:** “Her kaptan, denizde, can tehlikesine uğramış olarak rastgele kimselere, düşman bile olsa, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın elinden gelen her yardımı yapmakla ödevlidir.” (CK. md.14). Bu hüküm Br. K. md.11 f.1 ile bire bir örtüşmek suretiyle düzenlenmiştir. Ancak Br. K. md. 11 f.2’de **gemi sahibinin** sorumsuzluğuna ilişkin fıkra, bu hükümde yer verilmemiştir.

- **İmdada Gitmek:** “Başka gemiden imdat işareti alan bir geminin kaptanı tehlikede bulunan kimselerin yardımına bütün hızı ile gitmek ödevindedir. Ancak kaptan bu türlü hareket etmeyi imkânsız görür veya içinde bulunduğu özel haller dolayısıyla makul veya faydalı görmez veya 17. ve 18. maddeler gereğince bu ödevden muaf tutulmuş ise yardım yapmayabilir ve bu hali hemen, imdat işareti veren geminin kaptanına bildirmekle beraber kendisini yardıma gitmekten alıkoyan sebepleri gemi jurnaline kaydeder.” (CK. md.15; TTK. md. 981 f.2 no.5).

- **İsteğe Uymak:** “Tehlikede bulunan bir geminin kaptanı, imdat isteğine cevap vermiş olan kaptanlarla mümkün olduğu kadar istişarede bulunduktan sonra, yardıma en elverişli gördüğü bu gemilerden birinden veya birkaçından yardım istemek hakkını haiz olduğu gibi bu suretle kendisinden yardım istenen kaptan veya kaptanlar da bu isteğe uyarak bütün hızlarıyla tehlikede bulunan kimselerin yardımına gitmek ödevindedirler.” (CK. md.16).

- **CK. md. 17 ve 18:** Yardımın sağlandığı (CK. md. 17) ve yardıma gerek kalmayan (CK. md.18) hallerde, kaptan yardım etmekten kurtulur.

- **Tehlike Bildirimi:** “Tehlikeli buzlar, gemi leşleri, tropikal fırtınalar veya Beaufort mikyasına göre 10 kuvvetinde veya ddaha fazla rüzgar yahut deniz yolculuğu güvenliğini doğrudan doğruya sarsan başka tehlikeler gören her gemi kaptanı, bunları, yakınında bulunan gemilere ve habeleşebileceği ilk kıyı noktasındaki yetkili makamlara, elinde bulunan bütün haberleşme araçları ile ve tüzüğü gereğince bildirmek ödevindir” (CK. md.19).

Yukarıda Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun’nun konuyla ilgili hükümleri verilirken dikkat çeken en önemli husus, Brüksel Sözleşmesi’nden farklı

olarak, gemi sahibinin veya donatanın bu yükümlölük mucibince sorumluluğunun doğmayacağına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

KONU YA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI VE İÇTİHATLAR¹⁹⁷

I. GENEL OLARAK DONATANIN DENİZ KAZALARINDAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI

1. Yargıtay'ın 20.12.1971 tarihli İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu Kararı, deniz kazaları neticesinde doğan donatanın sorumluluğuna ve alacağın tazminine ilişkin uygulanması gereken zamanaşımına ilişkin genel esasları belirlemektedir (YİBK. E.1970/4, K.1971/5, T.20.12.1971). Kararda, deniz kazası sonucunda yaralanan veya ölüm halinde destekten yoksun kalanların açacakları tazminat davasına yönelik esaslar da belirlenmektedir. Karar uyarınca, destekten yoksun kalanların açacakları tazminat davasında zamanaşımı TTK. md. 767 uyarınca 10 yıldır.

2. Gemi adamlarının kusurundan kaynaklanan kaza sonucu yüke gelen zararlar açısından donatanın sorumluluğu konusunda Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 22.1.1988 tarihli kararı emsal teşkil etmektedir (Yarg. 11. HD. E.1987/5285, K. 1988/183, T. 22.1.1988). Karar uyarınca, gemi adamlarının teknik kusurlarından kaynaklanan navlun (yük) zararlarından donatan sorumlu tutulmamaktadır. Olayda davalı olan donatan aynı zamanda taşıyıcı sıfatına da sahiptir. Normal şartlarda TTK. md. 1061 uyarınca, taşıma sonucunda yükün ziyaından oluşan zararlardan taşıyan (donatan sıfatını beraberinde taşısa da) sorumlu tutulmaktadır. Ancak TTK.'nın devam eden 1062 inci maddesi 2 inci fıkrası uyarınca, zarar geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin sonucu olduğu saptandığı takdirde taşıyanın sadece kendi kusurundan sorumlu olacağı hükme bağlanmıştır. Konunun donatanın sorumluluğu açısından yansımaları da TTK. md.947 son ile okumak mümkündür. İşbu hüküm uyarınca, donatanın sorumluluğu,

¹⁹⁷ Kararların tam metinleri için bkz. <http://www.kazanci.com/>

taşıyanın sorumluluğu esasları ile eşdeğer tutulmaktadır. Bu manada, somut olayda meydana gelen kaza geminin sevki ile ilgili teknik kusurdan kaynaklanmış bulunmakta ve davalı donatanın sorumluluğu da bu anlamda haksız fiil kurallarına göre değil, deniz hukuku sorumluluğu esasları uyarınca tesbit edilmektedir. Bu sonuç da olaya TTK. md.1062 f.2 ve TTK. md. 947nin uygulanmasını ve netice itibariyle de davalı donatanın (aynı zamanda taşıyıcı sıfatına da sahip) gemi adamlarının teknik kusurlarından sorumlu tutulmamasını gerektirmektedir.

3. Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 25.4.1980 tarihinde vermiş olduğu karar, donatanın kusursuz sorumluluğunun belirlenmesinde ve kaptanın sorumluluğunun tanımlanmasında çok önemli bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır (YHGK. E.1979/11-263, K.1980/5478, T.25.4.1980). Kararın da nisbeten yakın tarihli bir karar oluşu ehemmiyetini arttırmaktadır. Karar uyarınca, kaptan da gemi adamıdır ve gemi adamlarının gerek Deniz İş Kanunundan gerekse diğer düzenlemelerden doğan bütün haklarını haizdir. Kaptanın, donatanın işveren vekili sıfatına sahip bulunması, bu haklarından mahrum kalması sonucunu doğurmaz, zira donatanın işveren vekili sıfatı sınırlı ve ek bir sıfattır. Kaptanın sahip olduğu haklardan ziyade, gemi adamı olarak sayılmaması hali, donatanın sorumluluğu hususunda büyük farklılıklar gösterir. Şöyle ki, şayet kaptan gemi adamı olarak sayılmaz ise, kaptanın fiil ve hareketlerinden dolayı donatan, TTK. md.947'ye göre değil, BK. md.55'e göre sorumlu olacaktır. Donatanın BK. md.55'ten yararlanması da aynı zamanda kurtuluş beyyinesini kullanabilme imkanı vermektedir ve kurtuluş beyyinesinin kullanıldığı hallerde de donatan sorumluluktan kurtulacaktır. Bu durum da gerek donatanın TTK. md. 947 uyarınca düzenlenen mutlak sorumluluğunun amacına ters düşmekte gerekse kaptanın böylesi bir zarar sebebiyle malvarlığı ile karşılayamayacağı bir borç altına girmesine neden olacaktır.

4. Kaptanın gemi adamlarından sayılmasına ilişkin bir diğer karar da Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 14.1.1981 tarihli Kararıdır (YHGK. E.1979/263, K.1981/11, T.14.1.1981). Bu karar yukarıdaki karardan biraz daha farklıdır. Mezkur Kararda, kaptanın işveren vekili sıfatının bulunmadığı hallerde donatanın sorumluluğunun ne şekilde olacağı hususu neticeye bağlanmaktadır. Kararın özetinde, kaptanın diğer gemi adamlarına karşı işveren vekili sıfatını haiz bulunmamasının, kendisinin gemi adamı

sayılmamasını gerektirmeyeceği yer almaktadır. İşbu Kararda yukarıda yer alan hususlar tekrar edilmek kaydıyla, kaptanın da gerek Türk Ticaret Kanunu mucibince gerekse Deniz İş Kanunu md. 2 B bendi mucibince gemi adamı sayılması gerektiği, aksi takdide hem kaptanın özlük ve diğer haklarına ilişkin hem de donatanın sorumluluğuna ilişkin çok farklı durumların oluşacağı hükmüne varılmıştır. Kararda, yukarıda yer verilen Kararda olduğu gibi, kaptanın işveren (donatanın) vekili sıfatının bulunması sınırlı ve ek bir sıfat olarak tekrar edilmek suretiyle, ard arda iki yıl içerisinde aynı konuya ilişkin YHGK Kararı olaya netlik ve yeknesaklık sağlamıştır.¹⁹⁸

5. İstihdam edilenlerin gemi adamlarının kusuruyla uğradıkları zararlara ilişkin Yargıtay'ın 7.12.1966 tarihli Hukuk Genel Kurulu Kararı dikkat çekmektedir (YHGK. E.1965/818, K.1966/311, T.7.12.1966). Bu Karar donatanın sorumluluğunda hangi zamanlarda TTK. md.947 vd. hükümlerinin ya da BK. md.55 hükümlerinin uygulanması açısından, geçmiş tarihli de olsa örnek teşkil etmektedir. Zira Kararın özet kısmında, istihdam edilenlerin, diğer gemi adamlarının kusurları neticesinde uğradıkları zararlar sebebiyle donatanın, TTK. md. 947 ve md. 948 uyarınca değil, BK. md.55 uyarınca şahsen sorumlu olacağı belirtilmektedir. Kararda, gemide istihdam edilenlerin uğramış oldukları zararlar sebebiyle donatanın TTK. md. 949 hükmü uyarınca sadece gemi ve navlunla değil şahsen de sorumlu olduğundan bahisle olayda ölen gemi adamının destekten yoksun kalanlarının açacağı maddi ve manevi tazminat davalarında, somut olayda geminin de batmış olması hasebiyle, BK. md.55 ve TTK. md.949 hükümlerinin uygulanması gerektiği sonucuna varılmıştır. Kararda aynı zamanda kimlerin gemi adamı olarak sayılacağı husus ve donatan ve gemi adamları arasındaki sözleşmesel ilişkide BK. 98f.2'nin de tatbikat alanı bulacağı yer almaktadır. Ayrıca kararda donatanın gemi adamlarının uğradıkları zarardan dolayı şahsen sorumlu tutulmalarına ilişkin gerek donatan için gerekse diğer gemi adamları için herhangi bir kusurun aranmayacağı da belirtilmektedir.

¹⁹⁸ Kaptanın işveren vekili sıfatının bulunması hakkında benzer karar için bkz. Yarg. 11. HD. E.1978/1013, K.1978/1802, T.29.51978, <http://www.kazanci.com/>

II. DONATANIN KURTARMA VE YARDIMDAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI

1. Kurtarma ve yardım sonucunda, kurtarılan geminin donatanının sadece deniz servetiyle sorumlu olacağına yönelik olarak, Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 5.12.1984 tarihli Kararı içtihatla önemli bir yer tutmaktadır (Yarg. 11. HD. E.1984/5301, K.1984/6254, T.5.12.1984). Karada “kurtarma ve yardım”ın tanımına da şu ifade ile yer verilmiştir: “Kurtarma-yardım tehlike altında bulunan gemi veya gemideki nesnelerin başka bir gemi veya üçüncü kişiler tarafından güvenlik altına alınmasıdır”. Karara göre, kurtarma ve yardım neticesinde oluşacak ücretten kurtarılan geminin donatanı ve kurtarılan yüklerin sahipleri deniz serveti ve kurtarılan yükle aynen sorumlu olmaktadır. Ayrıca kurtarıcılarının bir kaç gemi olması halinde ücretin bunlar arasında paylaştırılacağı hükme bağlanmıştır. s

III. DONATANIN ÇATMADAN DOĞAN BORÇLARI VE SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN YARGITAY KARARLARI

Donatanın çatma neticesinde meydana gelen zararlar sebebiyle doğan borçlarına ve borcun tazminine ilişkin sorumluluğu konusuna Yargıtay tarihi süreç içerisinde farklı yaklaşımlar getirmiştir. Aşağıda Yargıtay’ın işbu kararları, Yargıtay’ın konuya ilişkin değişen anlayışı kapsamında tarihi sırayla sunulacaktır.

1. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 21.9.1982 tarihli bir kararı bu konuda önem arz etmektedir (Yarg. 11. HD. E.1982/3233, K. 1982/3592, T. 21.9.1982). Kararda, donatanın aynı zamanda taşıyan olması halinde, çatma sonucu kendi gemisinde zayı olan yük hakkında doğan sorumluluğu yer almaktadır. Kararın özetinde, donatanın aynı zamanda taşıyan olması halinde , çatma sırasında kendi gemisinde zayı olan yük nedeniyle kusuru oranında sorumlu olacağı neticesi yer almaktadır. Burada sadece, aynı zamanda taşıyan sıfatı da bulunan donatanın borcu belirlenmiştir. Ancak, aynı zamanda

taşıyan sıfatını da haiz bulunan donatanın den sorumluluğu konusunda, genel manada donatanın sorumluluğundan, yani donatanın sadece deniz serveti ile sorumlu olacağı hususundan farklı bir çözümleme gerekmektedir. Zira taşıyanın yük hasarlarından doğan sorumluluğunun deniz serveti ile sınırlı tutulacağına ilişkin herhangi bir hüküm Türk Ticaret Kanunu'nda yer almaktadır. Karara göre, bu manada sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin yapılan sözleşmesel düzenlemeler TTK. md.1116 f.1 c.5 uyarınca hükümsüzdür. Bu meyanda, Karar uyarınca doğan yük hasarları nedeniyle sadece deniz serveti ile sınırlı olarak sorumlu tutulmamalıdır.

2. Çatmadan doğan tazminat alacaklarının süresine ilişkin de Yargıtay 11. Hukuk Dairesince verilmiş bir karar mevcuttur (Yarg. 11. HD. E. 1978/ 4153, K. 19787 5259, T. 23.11.1978). Mezkur Karar uyarınca, çatma neticesinde tazminat alacağı hakkı doğanların bu tazminat talepleri, olayın meydana geldiği tarihten itibaren iki yıllık zamanaşımı süresine tabidir. Sorun zamanaşımı süresinin kesilmesine ilişkindir. Nitekim Kararda, eksik teselsül halinde müteselsil borçlulardan birisi için kesilen zamanaşımının diğer boçlular için de kesilmiş sayılablmesinin olanaksız olduğı karara bağlanmıştır. Yargıtayın işbu kararı, nisbeten güncel bir karar olması veçhiyle önemlidir. Kararda, çatmanın tanımı da, “karar” kısmında “ haksız fiil, tedbirsizlik ve dikatsizlikle ölüme sebebiyet veren olay” şeklinde yapılmıştır. Kararda dikkati çeken esaslı husus, çatma sonucu donatan ve gemi adamları (olayda kaptan) arasında oluşan müteselsil sorumluluğun, kaptanın sorumluluğunun cezai sorumluluk (haksız fiil sorumluluğı) donatanın sorumluluğunun da mali sorumluluk olmasından mütevellit, “eksik (nakıs) teselsül” hali olduğunun belirtilmesidir. Donatanla gemi adamları arasındaki müteselsil sorumluluklar eksik teselsül olarak adledildiğı takdirde de tazminat alacaklısının dava zamanaşımına ilişkin farklılıklar doğar. Zira tam teselsülün bulunduğı durumlarda, borçlular için zamanaşımını kesen bir hal diğer borçlulara da sirayet etmektedir. Ancak eksik teselsülün bulunduğı hallerde böyle bir durum söz konusu olmayacaktır (BK. md.50). Bu sebeple Kararda, kaptana yönelik başlatılan davanın zamanaşımına uğramış olması ya da onun için zamanaşımını kesen bir durumun oluşmuş olması, donatanın takibine gidilmedeki zamanaşımına herhangi bir etkisi olmayacaktır. Yargıtay'ın Kararından donatanının çatma neticesinde doğan

sorumluluğunun da “mali sorumluluk” olarak nitelendirildiğini de söylemek mümkündür.

3. Yargıtayın 9.12.1983 (Yarg. 11. HD. E. 1983/4117, K.1983/5606, T. 9.12.1983) tarihli kararı, çatma hükümlerinin hangi hallerde uygulanacağı ve oluşan zararın tanımına netlik getirir niteliktedir. Karara konu olayda biri Rus diğeri de Hint bandralı iki geminin İstanbul Boğazı’nda çarpışması neticesinde, deniz altında hasar gören kablolar sebebiyle PTT, gemilere dava açmıştır. Yerel mahkemece verilen kararda olay çatma hükümlerine göre çözümlenmiştir. Yargıtay ise, mezkur olaya çatma hükümlerinin uygulanamayacağını, zira davacı tarafın çatmaya maruz kalan gemilerden olmadığı ve bu nedenle de haksız fiil sonucu doğan zarara ilişkin Türk Ticaret Kanununda açık hüküm olarak yer alan TTK. md.947 ve 948’e gidilmesi gerektiğini belirtmiştir.

4. Yargıtay İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu’nun 16.3.1955 tarihli eski bir kararı donatanın çatmadan doğan sorumluluğu ve mecburi kılavuz kavramının belirlenmesinde emsal teşkil etmektedir (YİBK. E.1955/ 26, K.1955/4, T. 16.3.1955). Kararın özet kısmında mecburi kılavuzun tanımı şu şekilde yapılmıştır; “Mecburi kılavuz sözü, hem kılavuz alma zorunluluğunu, hem de kılavuzun gemiyi yönetme durumunu anlatır”. Yargıtay, somut olayda geminin idaresi (sevk ve yönetimi) kılavuza bırakılmadığı için mecburi kılavuzluk olmadığına, kılavuzun danışman konumunda olmasından mütevellit çatmadan donatanın sorumlu tutulacağına karar vermiştir. Karara konu iki olay İstanbul Boğazında meydana gelmiştir. İki benzer olaya uygulanan kararlar arasında yeknesaklığın tesisi gereğince işbu YİBK Kararı verilmiştir. Elbette ki bu karar epeyce eski tarihlidir ve ne günümüz durum ve şartlarına ne de yürürlükteki Kanununa ve Tasarıya paralel esaslar içermemektedir. Ancak durumun bir bütün olarak sunulması itibariyle de önem arz etmektedir. Kararda TTK. md. 1219’un uygulanma alanı belirlenmektedir.

5. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin nisbeten güncel tarihli olan bir Kararı, donatanın çatmadan doğan ve özellikle de ölümle neticelenen çatmadan doğan sorumluluğu, çatmadan doğan müşterek ve müteselsil sorumluluk konularına kemikleşmiş bir örnek teşkil etmektedir (Yarg. 11. HD. E.1981/4302, K.1981/5052,

T.27.11.1981). Kararda, donatanın TTK. md.948 f.1 ve f.3 uyarınca, gemi adamlarının kusurlarından doğan alacaklardan sadece deniz serveti (gemi, navlun ve sürrogatlar) ile sorumlu tutulması gerektiği yani donatanın sorumluluğuna ilişkin sınırlı aynı sorumluluk prensibinin benimsendiği; aynı şekilde denizde yolcu taşması sırasında meydana gelen ölümlerde de TTK. md.1130 f. 1 son uyarınca aynı prensibin benimsenmesi gerektiği; denizde çatmanın müşterek kusurla oluşması sonucu meydana gelen ölümle ilgili sorumluluğu düzenleyen TTK. md. 1218 f.2 ve onun izleyen TTK. md. 1221 uyarınca donatanın sorumluluğunda deniz serveti ile sorumluluğunun sınırlı tutulmak suretiyle tekrar donatanın sınırlı aynı sorumluluğunun benimsendiği göze çarpmaktadır. Kararda bu prensiplerin belirtilmesinden sonra ölümle sonuçlanan çatmalarda da donatanın sınırlı aynı sorumluluğu ilkesinin geçerli olacağı belirtilmiştir. Müşterek kusurlu çatmayı düzenleyen TTK. md.1218 f.2’de de meydana gelen cismani zararlardan ötürü gemilerin donatanları müştereken ve müteselsilen sorumlu tutulmaktadır. Ancak bu husus onların sınırsız sorumluluğunu gerektirmemekte, aksi bu hallerde gemilerin donatanları gemi ve navlula sınırlı olmak kaydıyla müşterek ve müteselsil sorumlu olmaktadır. Zira, Kanunun yukarıda zikredilen hükümleri de, donatanın sınırlı aynı sorumluluk prensibi nedeniyle, bu sonucu doğurmaktadır.¹⁹⁹

6. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 7.10.1971 tarihli bir kararı, TTK. md.1217’de düzenlenen tek taraflı kusurlu çatmalardan doğan donatanın sorumluluğuna örnek teşkil etmektedir (Yarg. 11. HD. E.1971/4608, K.1971/6117, T.7.10.1971). Kararda, çatmanın gemilerden birinin gemi adamlarının kusuru sebebiyle meydana gelmesi halinde zararı o geminin donatanının tazmin edeceği belirtilmiştir. Kararda ayrıca, zararın miktarının belirlenmesinde, çatmadan doğan hasarın onarılması masrafları ile bu onarım süresince geminin seferden kalması yüzünden donatanın uğradığı zararın da göz önünde tutulması gerektiği belirlenmiştir.

ALTINCI BÖLÜM

¹⁹⁹ Benzer Kararlar için bkz. Yarg.11. HD. E.1966/251, K.1966/1201, T.11.6.1966; Yarg. 11. HD. E.1969/5464, K.1970/1342, T.2.4.1970, <http://www.kazanci.com/>

TÜRK TİCARET KANUNU TASARISI İLE GETİRİLEN YENİLİKLER²⁰⁰

I- GENEL OLARAK

Tasarının deniz ticareti hukukuna ilişkin kitabında reform niteliğinde, geniş çaplı değişiklikler yapılmıştır. Bu reform bağlamında bir taraftan mevcut kurumlar ve hükümler yenileştirilmiş, bir taraftan da Tasarıya modern kurumlar ile hükümler eklenmiş ve eskimiş hükümler ayıklanıp, işlevi kalmamış kurumlar Tasarıya alınmamıştır. Deniz hukuku reformunun esaslarını şöyle özetleyebiliriz:

- Uluslararası Sözleşmelerle Uyum Sağlanması

Tasarının deniz ticareti hukukuna ilişkin Kitabının, uluslararası sözleşmelerle uyumunun sağlanması, reformun ilk hedeflerinden biridir. Bu amaçla, 1968-1979 tarihli Visby-Londra Kuralları, sınırlı sorumluluğu düzenleyen 1976 Londra Sözleşmesi, 1989 tarihli kurtarmaya ilişkin Londra Sözleşmesi, rehinler hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi, petrol kirliliği konusundaki 1992 tarihli Londra Sözleşmeleri, gemilerin hazineye ilişkin 1999 Cenevre Sözleşmesi, 2002 tarihli yolcu taşımaya ilişkin Atina Sözleşmesi Tasarıya yansıtılmıştır. Türkiye, deniz ticaretine ilişkin birçok sözleşmeye taraftır (konişmentolara ilişkin 1924 Brüksel Sözleşmesi, devlet gemilerinin muafiyeti ve rehinler hakkında 1926 Brüksel Sözleşmesi, çatma ve kurtarmaya ilişkin 1910 Brüksel Sözleşmesi gibi). Bu Sözleşmelerin birçok hükmü, ayrıca 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda da yer almaktadır. Ancak söz konusu Sözleşmelerle uyum Alm.TK.'nın Dördüncü Kitabından ilgili hükümlerin iktibas yolu ile sağlanmıştı. Almanya'dan alınan hükümlerle bu sözleşmelerde yer alan hükümler arasında ise uyumsuzluklar bulunmaktaydı. Özellikle, eşya taşımaya, rehinlere ve çatmaya ilişkin uluslararası düzen ile ulusal düzen arasında farklılıklar, hatta çelişkiler mevcuttu. Bunun

²⁰⁰ Altıncı bölüm, Başbakanlık tarafından TBMM'ne 9.11.2005 tarihinde sunulan "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Genel Gereğesi"nden naklen alınmıştır. <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>

sebebi, uluslararası sözleşmelerin kurallarının iç hukukuna taşırken (koyduğu geniş kapsamlı çekinceler sebebiyle) Alman kanun koyucusunun çok özgür hareket etmiş olmasıydı. Sözleşme ile TTK arasında farklılıklar bulunması, uygulamayı sürekli rahatsız etmiştir. Bu uyumsuzluklar, zamanaşımı süreleri gibi önemli konularda bile ortaya çıkmaktadır. Tasarıda bu türden uyumsuzluk ve çelişkiler giderilmiştir.

- Hükümlerin Sistematize Edilmesi

6762 sayılı Kanunun Dördüncü Kitabı, çok sayıda Alman kanunundan alınmış hükümlerden oluşan bir derleme niteliğindeydi. Alm. TK.'nın Dördüncü Kitabı ile birlikte, gemilerde aynı haklara ilişkin iki kanun ve bir tüzük, eşya taşımaları hakkındaki bir kanun ve iki tüzük ve 1950 tarihli York-Anvers kuralları, TTK'nın esasını oluşturmuştur. 1861 tarihli Alman Umumi Ticaret Kanunuamesi'nden aynen alınan bu hükümlerin düzenlenme tarzı sistematik değildir. Tasarıda Beşinci Kitabın tümü bilimsel bir sistematığe bağlanmıştır.

- Eski Hükümlerin Ayıklanması

TTK'ya 1861 tarihli Alman Umumi Ticaret Kanunuamesi'nden alınmış bulunan çok sayıda hüküm, günümüz deniz ticaretine yabancısıdır. Kaptanla kurulan hizmet sözleşmesine, kaptanla gemide bulunanların ilişkilerine, bunlar arasında kaptanın disiplin yetkisine, gemi adamlarının bilgi verme ve emirlere uymalarına, yurtdışında suç işlenmesine ve özellikle deniz ödücüne ve 1940'ların INCOTERMS kataloğundan alınmış deniz aşırı satışlara ilişkin hükümler gibi. Bunlar ve işlevini tamamlamış birçok hüküm Tasarıya alınmamıştır.

II- DONATAN VE DONATANIN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER

Tasarı md. 1061-1087 arasında, esas itibarıyla TTK. md. 946-970 arasında düzenlenen hususlar ele alınmıştır. Donatan hakkında verilen tanım TSR md. 931'de

tercih edilen terminoloji doğrultusunda değiştirilmiştir. Donatanın, gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin TSR md. 1062 f.1'e, mehz Alm. TK. p. 485'te 1972 yılında yapılan değişiklik doğrultusunda, "kılavuz" da eklenmiştir. Bu ekleme yapılırken TSR md. 1291'de çatma hükümleri bakımından yapılmış olan ayırım dikkate alınmış ve maddenin uygulama alanına "mecburi müşavir, ihtiyari müşavir ve ihtiyari sevk kılavuzlarının kusuru" alınmış, buna karşılık "mecburi sevk kılavuzunun kusuru"ndan donatanın sorumlu olmayacağı ilkesi kabul edilmiştir.

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin TTK md. 948, 19.11.1976 tarihinde Londra'da kabul edilen "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"nin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesiyle birlikte zımnen mülga olmuştur. Bu sebeple TSR md. 1062'de, bu konuya ilişkin uluslararası sözleşmeleri saklı tutan bir genel hükmün kabulü ile yetinilmiş, TSR md. 1328-1349 arasında ise ayrıntılı düzenlemelere yer verilmiştir.

III- DENİZ KAZALARINA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER

Türk Ticaret Kanununun Dördüncü Kitabının Beşinci Faslında "deniz kazaları" düzenlenmiştir; bu fasıl kendi içinde müşterek avarya, çatma ve kurtarmayı düzenleyen üç kısma ayrılmıştır. Tasarının Beşinci Kitabının Beşinci Kısımında bu sistematik muhafaza edilmiş, ancak her bir bölümde çok sayıda değişiklik yapılmış ve yeni hükümler kabul edilmiştir.

A. ÇATMAYA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER

Gemilerin denizde çarpışmasına ilişkin olarak 23.09.1910 tarihinde Brüksel'de "Denizde Çatmalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası

Sözleşme" kabul edilmiştir. 09.05.1937 tarihli ve 3226 sayılı Kanun uyarınca bu Sözleşmeye taraf olunmuştur; katılma belgelerinin tevdiinde yaşanan gecikme nedeniyle Sözleşme, Türkiye hakkında 16.09.1955 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Anılan Sözleşme'nin hükümleri mehz Alm.TK. vasıtasıyla, TTK md.1216-1221 arasında düzenlenen hükümlerine iktibas edilmiş, ayrıca 1861 tarihli Alman Umumi Ticaret Kanunnamesinden gelen bazı hükümlerle tamamlanmıştır. Tasarı hazırlanırken, uluslararası sözleşmeler ile milli hukuk arasında tam bir uyum sağlanması doğrultusundaki temel ilke esas alınmıştır. Bu ilke uyarınca, 1910 Sözleşmesi'nden yanlış veya eksik alınan düzenlemeler, TSR md. 1286-1297 arasında yer alan hükümlerinde tamamlanmıştır (md.1286, md.1287 f.2, md.1289 f.1 c.2 ve3, md.1290, md.1293-1296). Ayrıca, çatma hükümleriyle taşıyanın teknik kusurdan doğan sorumsuzluğu (TSR md. 1180) arasındaki ilişki, 1910 Sözleşmesi'nin ve mehz Alman hukukunun hükümlerine uygun olarak açıklığa kavuşturulmuş, teknik kusur definen çatma hallerinde de yararlanılacağı hükme bağlanmıştır (TSR md.1289 f.2 c.1). Bu definin yabancı bir yargı çevresinde dolanılması halinde ortaya çıkabilecek rücu sorunlarını çözmek üzere ayrı maddede yeni bir hüküm daha kabul edilmiştir. Öte yandan, TTK md. 1219'da sözü edilen kılavuzun hukuki niteliği, Yargıtay'ın 16.03.1955 tarihli İçtihadı Birleştirme Kararı²⁰¹ ile belirlendiğinden, TSR md.1291 bu doğrultuda yeniden düzenlenmiştir. Uygulamada, bir çatma meydana geldiğinde tarafların yaptırdıkları delil tespitleri çok sayıda tereddüde sebep olmaktaydı; bu sorunları gidermek üzere, delil tespitlerinin usulü ve hazırlanacak rapor hakkında TSR md.1292 sevk edilmiştir.

B. MÜŞTEREK AVARYAYA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER

Müşterek avarya, mehz Alm.TK. p.700-733 arasında düzenlenmişti. Uluslararası alanda, müşterek avarya hakkında bir sözleşme bulunmamakla birlikte, Milletlerarası Hukuk Derneği tarafından kabul edilen ve düzenli aralıklarla yenilenen

²⁰¹ Yarg. Kararının detayı için bkz. Beşinci Bölüm III, 4; dn. 157,163

York-Anvers Kuralları genel geçerli kurallar halini almıştır. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanuna ilişkin hükümet tasarısı hazırlanırken, mehz Alman Kanununun hükümleriyle York-Anvers Kurallarının 1924 yılında kabul edilmiş düzenlemesi esas alınmıştır. Hükümet tasarısını gözden geçiren Adliye Encümeni, 1950 yılında kabul edilen (o gün için yeni) York-Anvers Kurallarını dikkate alarak çok sayıda değişiklik yapmıştır. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanun yürürlüğe girdikten sonra York-Anvers Kuralları birçok kez tadil edilmiş ve uluslararası deniz ticaretinin gelişen ihtiyaçlarına uydurulmuştur. Oysa 6762 sayılı Kanunun hükümlerinde aynı yönde değişiklikler yapılamadığı için, kanun ile uygulama arasında kopukluk meydana gelmiştir. Bu kopukluğun yeniden yaşanmaması için, York-Anvers Kurallarının en güncel metninin Tasarıya işlenmesinden kaçınılmıştır. Bunun yerine, TSR md. 1273’de York-Anvers Kurallarının, Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı tarafından oluşturulacak bir ihtisas komitesi tarafından tercüme edilip Resmi Gazetede ilan edilmesi usulü kabul edilmiştir. York -Anvers Kurallarında bir değişiklik yapılır yapılmaz, aynı usul re’sen veya herhangi bir kişinin müracaatı üzerine işletilecektir. Böylece, müşterek avaryaya ilişkin maddi hukuk sorunları, daima güncel tutulacak olan York-Anvers Kuralları tarafından hükme bağlanmış olacaktır. Buna karşılık, anılan Kuralların açık bıraktığı hususlar Tasarıda düzenlenmiştir. Garam payı borçlularına ilişkin yeni bir hükmün yanısıra, garameye girecek eşya üzerinde hapis hakkının tanınmış olması temel yeniliklerdir. Ayrıca, Alman Nizasız Kaza Kanunundan iktibas edilmiş olan dispeçe ilişkin TTK md. 1207-1213, mehz Kanun ile karşılaştırıldıktan sonra yanlışlık ve eksiklikleri giderilmek suretiyle TSR md. 1278-1284 arasında yeniden düzenlenmiştir.

C. KURTARMAYA İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER

Denizde kurtarma ve yardım da yine 23.09.1910 tarihinde Brüksel’de kabul edilmiş olan bir Uluslararası Sözleşme ile düzenlenmiştir. Türkiye bu Sözleşmeye taraf olmuş, ayrıca Sözleşme’nin hükümlerini mehz Alm. TK. vasıtasıyla TTK md. 1222-

1234'e işlenmiş, tamamlayıcı olarak da 1861 tarihli Alman Umumi Ticaret Kanunnamesinden gelen hükümleri kabul etmiştir. Bu düzenlemeler, 20. yüzyılın başlarındaki denizcilik ihtiyaçlarını karşılamaktaydı. Ancak, günümüzün yoğun deniz trafiği, gittikçe artan petrol ve tehlikeli yük taşımacılığı, büyüyen ve idaresi güçleşen gemiler, denizde kurtarma alanında yepyeni ihtiyaç ve zaruretlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Türkiye' de son yıllarda üst üste yaşanmış olan vahim deniz kazaları, bütün bu ihtiyaçların Türk karasuları açısından ne denli varit olduğunu ortaya koymuştur. Uluslararası alanda, bu yeni ihtiyaçlara ve gelişmelere cevap verebilmek üzere, 28.04.1989 tarihinde Londra' da "Denizde Kurtarma Hakkında Uluslararası Sözleşme" kabul edilmiştir. Bu Sözleşme, çok kısa süre içinde geniş bir katılım bularak yürürlüğe girmiş olup, bütün denizci ülkelerde başarıyla uygulanmaktadır. Mevaz Alman hukukunda da Sözleşme'nin hükümleri 16.03.2001 tarihinde Ticaret Kanununa işlenmiştir. Bu tespitler çerçevesinde, TSR md. 1298-1319, 1989 Sözleşmesi'nin hükümlerine göre hazırlanmıştır. Tamamlayıcı hususlarda Tasarının sistemine uygun hükümler kabul edilmiştir. Böylece kabul edilen sistemin getirdiği önemli yenilikler şöyle sıralanabilir:

- 1910 Sözleşmesi'nden gelmekte olan "kurtarma" ve "yardım" arasındaki ayırım kaldırılmış ve bu nitelikteki her türlü fiil veya hareket "kurtarma faaliyeti" terimi içinde toplanmıştır.

- Kurtarmaya konu teşkil edebilecek su araçları ve eşya geniş bir şekilde tanımlanmış, böylece kurtarma hükümlerinin uygulama alanı yaygınlaştırılmıştır.

- Kurtarma işinin bir devlet kuruluşu tarafından yapılması halinde "gönüllülük" unsurunun bulunup bulunmadığı tartışması sona erdirilmiş ve kurtarma yükümlülüğünün mevzuat gereği bulunduğu hallerde dahi kurtarma hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmiştir.

- Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi ve kapsamı düzenlenmiştir.

- Kurtarma sözleşmesiyle değiştirilemeyecek emredici kurallar kabul edilmiştir.

- Tarafların yükümlölükleri düzenlenmiş ve bu çerçevede özellikle çevrenin korunmasına ilişkin kurallar getirilmiştir.

- Kurtarma ücretinin belirlenmesinde esas alınacak çağdaş kıstaslar öngörölmüş, borçlular ve güvenceler yeniden düzenlenmiştir.

- Kurtarma ücretinin paylaşılması hususunda mahkemeleri fazlasıyla meşgul etmiş olan sorunları ortadan kaldıracak açık hükümler getirilmiştir.

- Kurtarma faaliyetinin çevre kirliliğini önlemeye veya sınırlamaya da yönelik olduğu hallerde, kurtarana bir özel tazminat ödenmesini öngören kapsamlı bir düzenleme kabul edilmiştir.

- Zamanaşımı yeniden düzenlenmiştir.

D. PETROL KİRLİLİĞİ ZARARLARININ TAZMİNİNE İLİŞKİN GETİRİLEN YENİLİKLER

Türkiye, 19.11.1976 tarihinde Londra'da kabul edilen "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"ye taraf olmuştur. Bu nedenle, donatanın sorumluluğunu gemi ve navlun ile sınırlayan TTK md. 948 zımnen ilga edilmiştir. Ardından Türkiye, 27.11.1992 tarihinde Londra' da kabul edilen "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme" ve "Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme"ye taraf olmuştur. Tasarıda, 1976 ve 1992 tarihli Sözleşmelerin uygulanmasına ilişkin çeşitli hükümlerin sevk edilmesi gerekmiştir. Ancak, 1976 ve 1992 tarihli Sözleşmelere doğrudan uygulanacak olan kurallardır; yani, 20.05.1982 tarihli ve 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunu md.1 anlamında "yabancılık unsuru" barındırmayan, tümüyle milli nitelikteki uyuşmazlıklarda dahi, anılan Sözleşmeler, Resmi Gazetede yayımlandıkları gibi mahkemeler tarafından uygulanmak zorundadır. Dolayısıyla, aynı hükümleri Tasarıda

tekrar etmek isabetsiz bulunmuştur. Onun yerine, Sözleşmelerin Tasarı hükümleriyle birarada uygulanabilmesini temin edecek tamamlayıcı kuralların kabulü ile yetinilmiştir. Bu kurallar hazırlanırken, Sözleşmelere taraf olan çok sayıda ülkedeki düzenlemeler karşılaştırılarak, uluslararası uygulama ile uyum sağlanmasına özen gösterilmiştir. Tasarının bu hükümleri hazırlanırken, 1976 Sözleşmesini tadil eden 1996 tarihinde kabul edilmiş olan Protokolün hükümleri de dikkate alınarak Tasarıya yansıtılmıştır. Öte yandan, gemilerin sebep olduğu zarara ilişkin iki yeni uluslararası sözleşme daha kabul edilmiştir. Bunlardan birincisi tehlikeli maddelerden doğan sorumluluk hakkında 09.05.1996 tarihli "International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea", ikincisi ise yakıt kirliliğinden doğan sorumluluk hakkında 23.03.2001 tarihli "International Convention on Civil Liability for Buuker Oil Pollution Damage"dir. Türkiye'nin bu sözleşmelere taraf olmasına ilişkin değerlendirmeler sürmektedir. Sonuçta bu Sözleşmelerin kabul edilmesi halinde, Tasarının bu Kısımına yeni düzenlemelerin eklenmesi gerekecektir.

SONUÇ

Tezin inceleme alanı olarak belirlenen “donatanın deniz kazalarından doğan borçları ve sorumluluğu”nun, uluslararası platformda gerçekleştirilen ve yeknesaklık amacını güden düzenlemeler, 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ışığında yukarıda incelenmesinin ardından; genel itibarla Tasarının uluslararası düzenlemeleri, Türk Hukukuna daha net bir şekilde yansıttığı sonucuna varmaktayız. Çalışmamızda tesbit edilen başlıca sonuçlar ise şu şekilde belirtilebilmektedir:

I. TÜRK HUKUKUKUNDA MEVCUT BULUNAN GENEL MANADA DONATANIN SORUMLULUĞU VE DENİZ KAZALARINDAN MÜTEVELLİT SORUMLULUĞU HÜKÜMLERİ ESKİMİŞTİR.

Deniz Ticaret Hukukunun güncellenen ihtiyaçları karşısında ve revize edilen sistemler karşısında Türk Ticaret Kanunu yetersiz ve eksik kalmaktadır. Zira TTK’nın, Türkiye’nin tarafı olduğu uluslararası düzenlemelere tam uyumunun sağlanması gerekmektedir. Elbette ki yukarıda ilgili bölümlerde de detaylıca izah edildiği üzere, Türkiye’nin yapılan uluslararası sözleşmelere ve protokollere taraf olmasıyla, bu düzenlemelerin hiyerarşik sistem dahilinde yasaların üzerinde yer alması uyarınca, TTK’nın kimi hükümleri (Örneğin: TTK md.948) zımnen mülga olmaktadır. Ancak kanunlar içerisinde sistematik birliğin sağlanması ve uygulamada hangi hükümlerin etkin olacağı sorununun bertaraf edilmesi maksadıyla, öncelikli olarak 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun revize edilmesi ihtiyacı hasıl olmuştur.

Tasarı ile donatanın sorumluluğuna ilişkin yapılan değişikliklerde, esas itibarıyla 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun lafzı bir çok hükümde korunmuştur. Ancak donatanın sorumluluğunun doğmasını etkileyecek ve daha ziyade donatanın sorumluluğuna gidilebilmek için öncelikle doğan borcu etkileyecek bir kaç terim Tasarıda belirginleştirilmiştir. Örneğin donatanın sorumluluğunun doğabilmesi için TTK. md.947 uyarınca esaslı olarak gemi adamlarının kusuru aranmaktadır. Gemi adamlarından kasıt ise borcun doğabilmesi için büyük önem arz etmektedir. Bu meyanda doktrinde, mevcut düzenlemelerde kılavuzun durumuna ilişkin bir takım çekinceler yaşanmaktadır. Tasarı ile bu çekinceler bertaraf edilmiş ve “kılavuz” terimi

de donatanın sorumluluğuna ilişkin TSR md.1062 hükmüne eklenmiştir. Bunun gibi çatma hükümlerinde de kılavuza ilişkin düzenlemeler revize edilmiştir.

Donatanın deniz kazalarından doğan sorumluluğunun belirlenmesi hususunda da, öncelikli olarak güncel ihtiyaçları tam anlamıyla karşılamak üzere, “deniz kazası” terimi üzerinde revizyonların yapılması ihtiyacı doğmuştur. Bu bağlamda, Tasarı ile deniz kazalarına ilişkin hükümler de yeniden düzenlenmiştir. Örneğin çatma hükümlerinde teknik kusur definden donatanın yararlanıp yararlanamayacağına ilişkin 6762 sayılı Kanun uyarınca oluşan bir takım çelişkiler, Tasarının bu konudaki hükümleri sayesinde açıklığa kavuşmuştur. Aynı şekilde, müşterek avarya hususunda da uluslararası temel düzenleme olan ve sürekli bir şekilde güncellenen ve de son hali 2004 York-Anvers Kuralları olarak ifade edilen düzenlemeye, Türk Hukuku açısından paralelliğin sağlanması, 6762 sayılı Kanunla mümkün bulunmamaktadır. Bu manada da Tasarı ile konuya ilişkin York-Anvers Kurallarının güncellenen hallerinin Türk Hukukuna aktarılmasının kolaylaştırılması maksadıyla, yeni hükümler ihdas edilmiştir. Müşterek avarya konusunda dispeçe ilişkin de 6762 sayılı kanunda eksik ve yanlış düzenlemelerin mevcut olduğunu da belirtmekte fayda vardır. Mevut Türk Ticaret Kanunu, kurtarma ve yardım hususunda ve petrol kirlenmelerinden doğan zararlar hususunda da, gelişmekte olan ihtiyaçları karşılayamaz durumdadır. Zira, deniz ticaretinin gelişerek yüksek bir ivmeyle ilerlemesi, bundan mütevellit bir çok ulusun gemisinin zararına sebep olacak büyük deniz kazalarının meydana gelmesi kurtarma ve yardım faaliyetlerinin öneminin artmasına sebep olmuştur. Ayrıca, denizlerde günün şartlarına uygun olarak petrol vb. tehlikeli maddelerin taşınması yaygınlaşmış ve bu taşıma esnasında meydana gelen deniz kazalarının büyük zararlara ve deniz kirliliğine yol açtığı hususu belirginleşmiştir. Bu manada da, mevcut Ticaret Kanununun bu ihtiyaçları karşılamamanın ardında kaldığı açık bir şekilde ortadadır. Dolayısıyla Tasarı ile bu hususlar da revize edilmektedir.

II. TÜRK TİCARET KANUNU TASARISI, ULUSLARARASI DÜZENLEMELERLE UYUMUN SAĞLANMASI AÇISINDAN BÜYÜK ÖNEMİ HAZİDİR

Ticaret Kanunu Tasarısı ile, çalışma alanımıza ilişkin uluslararası düzenlemelerden en önemli olan 1976 tarihli Londra Sözleşmesine ve diğer sözleşme ve protokollere uyumun sağlanması gerçekleştirilmiştir. Esasen bu sözleşmelerin bir çok hükmü 6762 sayılı Kanunda yerini almaktadır. Ancak bu sözleşme hükümlerinin Türk Hukukuna aktarılmasında, TTK'ya mehzaz Alm. TK.'nın Dördüncü Kitabı baz alınarak iktibas yoluyla iç hukukumuzda aktarılmıştır. İşte esas problem de bu sebeple doğmaktadır. Zira bahsi geçen Alman Ticaret Kanunu ile sözleşme hükümleri arasında uyumsuzluk ve çekinceler yer almaktadır. Dolayısıyla da sözleşme hükümlerinin Türk Hukukuna aktarımı esnasında bu uyumsuzluk ve çekinceler de 6762 sayılı Kanuna yansımıştır. Dolayısıyla saf olarak Sözleşmelerin Türk Hukukuna aktarımı ihtiyacı hasıl olmuştur. Bu meyanda da, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı büyük bir görevi yerine getirmektedir. Tasarıda, özellikle çatma hükümlerinde göze çarpan çelişkiler bertaraf edilmiştir. Ayrıca Tasarı ile, mevcut Kanunda yer almayan bir takım güncel sistemler de uluslararası sözleşmelere uyumlu şekilde iç hukuka yansıtılmıştır. Bunlardan en önemlisi de hiç şüphesiz, 6762 sayılı Kanunda ayrı bir düzenleme şeklinde yer almayan, petrol kirliliğinden doğan zararların tazminine ilişkin getirilen düzenlemelerdir. Tasarı ile aynı zamanda Alman Ticaret Kanunun sistematüğini benimseyen Türk Ticaret Kanununun sistematüğinde de köklü ve uluslararası sözleşmelere uygun optimizasyonlar gerçekleştirilmiştir.

III. GENEL OLARAK ÖNERİLER

Türkiye deniz ticaretinin etkin bir şekilde gerçekleştiğı yegâne dünya ülkelerindendir. Bunun sebebi hiç kuşkusuz ki üç tarafının denizlerle çevrili olması ve stratejik öneme sahip iki boğazının bulunmasıdır. Zira, Türkiye'nin boğazları sadece Akdeniz ile Karadenizi birbirine bağlamamakta, bunun yanı sıra okyanuslarda seyreden tüm gemlerin başlıca uğrak yeri olma özelliğini de korumaktadır. Elbette ki hızla gelişen deniz ticareti hususunda Türkiye sahip olduğu bu coğrafi özelliğın farkında olmakla beraber, kanımızca deniz ticareti ve deniz hukuku anlamında hazırlanan uluslararası sözleşmelerin düzenlenmesinde etkin vazife almalıdır. Ancak en azından Ticaret Kanunu Tasarısı ile, uluslararası sözleşmelerin Türk Hukukuna daha yalın ve net bir şekilde yansıtılması gerçekleşecektir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

AKAN, Pınar. Deniz Hukukunda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları, İstanbul, Kazancı Yayınlar, Ekim 2005.

ALGANTÜRK LIGHT, Didem. York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya, 2. Basım, İstanbul: Arıkan Basım, Mayıs 2006.

AYBAY, Gündüz. Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul Aybay Yayınları, 2000.

BARLAS, Nuray. Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği, İstanbul: Beta Basım, Kasım 2000.

CAN, Mertol. Deniz Ticareti Hukuku Cilt I Giriş, Gemi, Deniz Hukuku Kişileri, 2. Basım, Ankara, 2003.

GENÇTÜRK, Muharrem. Uluslararası Taşıma Hukuku, Gecikmeden Doğan Sorumluluk, İstanbul: Vedat Kitapçılık, Ocak 2006.

GÜRSES, Özlem. Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM CODE) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, İstanbul: Arıkan Yayınevi, 2005.

KARA, Hacı. Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, İstanbul: Mart Matbaacılık, 2005.

KARAN, Hakan ve KARAN, Gülay. Deniz Ticareti Mevzuatı, 3. Basım, Ankara: Turhan Kitabevi, 2004.

KENDER, Rayegan ve ÇETİNGİL, Ergon. Deniz Ticareti Hukuku Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte Temel Bilgiler, 7. Basım, İstanbul: Beta Basım, Kasım 2003.

KENDER, Rayegan ve ÇETİNGİL, Ergon. Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 13. Basım, İstanbul: Beta Basım, Ekim 2004

KILIÇOĞLU, Mustafa. Sorumluluk Hukuku Cilt I Sözleşme Dışı Sorumluluk, Ankara: Turhan Kitabevi, Kasım 2002.

KUBİLAY, Huriye. Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşletmecilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir: Şafak Matbaacılık, 2001.

MANDARAKA SHEPPARD, Aleka. Modern Admiralty Law With Risk Management Aspects, London: Cavendish Publishing 2002.

OKAY, Sami. Deniz Ticareti Hukuku I, 2. Basım, İstanbul, 1965.

ŞEKER, Zehra. Deniz Yoluyla Yük Taşınmasında Sigorta Himayesinin Kapsamı, İstanbul: Beta Basım, Temmuz 2001.

TEKİL, Fehiman. Deniz Ticareti Hukuku, 2. Basım, İstanbul, 1977.

YAVAŞCA, Cemaleddin. Deniz Ticaret Hukuku Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları, İstanbul: Beta Basım, Aralık 1993.

YAVUZ, Cevdet. Borçlar Kanunu, 4. Basım, İstanbul: Beta Basım, Mart 2005.

YILMAZ, Ejder Hukuk Sözlüğü, 5. Basım, Ankara: Yetkin Yayınları, 1996.

Sürekli Yayınlar

ÇAĞA, Barbaros. “Gemi Adamlarının Üçüncü Kişilere Verdikleri Zararlardan Donatanın Sorumluluğu”. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER). Cilt VII, Sayı 2, 1973, ss. 449- 465.

ÇAĞA, Tahir. “Çatmalarda Uygulanabilecek Mesuliyet Hükümlerine Dair”. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER). Cilt XIII, Sayı 3-4, 1986, ss. 5- 45.

ÇAĞA, Tahir. “Doanatanın Ek (Mülhak) Mesuliyeti”. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER). Cilt XV, Sayı 3, 1990, ss. 125- 129.

ÇETİNGİL, Ergon. “Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi (BATİDER). Cilt XVII, Sayı 3, 1994, ss. 3- 37.

Diğer Yayınlar

AKAN, Pınar. “Deniz Hukukunda İşverenin Cismani Zarar Sorumluluğunu Düzenleyen Amerikan Jones Yasası’nın Türk Deniz İş Kanunu’na Yansıması”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarsı Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, Yıl:24, Sayı 1-2, İstanbul: Beta Basım, 2004.

AKAN, Pınar. “Anglo- Amerikan Hukukunda Kılavuzluk Hizmeti ve Kılavuzun Sorumluluğu”, Prof. Dr. Fehiman Tekil’in Anısına Armağan, İstanbul: Beta Basım, 2003.

AKIN, Zeki ve YAZICI, Mehmet. “Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu ve Sigorta”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

ATAMER, Kerim. “1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, Yıl:24, Sayı 1-2, İstanbul: Beta Basım, 2004.

AYBAY, Gündüz ve AKTEN, Necmettin. “Türkiye’de Deniz Kazaları”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

BOWYER, James. “Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Karada Meydana Gelen Zararlar Dolayısıyla Donatanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

BİLGİŞİN, İlkay. “Uygulama Açısından Gemilerin Denizi Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

CANER, Oğuz. “York- Anvers Kurallarında Çevre Kirlenmesi ve 1974 Yılında Bu Konuda Yapılan Yeni Düzenlemeler”, Prof. Dr. Fehiman Tekil’in Anısına Armağan, İstanbul: Beta Basım, 2003.

ÇETİNGİL, Ergon. “Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

ELÇİN, Evgen Gülçin. “Müşterek Kusurlu Çatmada Mala Gelen Zararlardan Donatanın Sorumluluğu”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1988.

HELVACI, İlhan. “Çevre Kirlenmesinden Doğan Zararlardan Hukuki Sorumluluk”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, İstanbul, 1989.

KALPSÜZ, Turgut. “Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması, Başlıca Modeller ve Türk Hukukundaki Durum”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

KENDER, Rayegan. “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan, Yıl:24, Sayı 1-2, İstanbul, Beta Basım, 2004.

KENDER, Rayegan. “Donatanın TTK md. 947’de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Niteliği”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul: Beta Basım, 2000.

KENDER, Rayegan. “Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyla Donatanların Sorumluluğu”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

ŞEN, Elif. “Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması” Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Hukuk Anabilim Dalı, Özel Hukuk Bilim Dalı, İstanbul, 2000.

TANDOĞAN, Haluk. “Karada Meydana Gelen Zararlar Dolayısıyla Donatanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

TEKİL, Fehiman. “Deniz Kazaları Deniz Kirlenmesi ve Deniz Sigorta Hukuku İle İlgili Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul: Beta Basım, 2000.

TEKİNAY, Selahattin Sulhi, “Karada Meydana Gelen Zararlar Dolayısıyla Donatanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği AİDA. Türk Grubu, Ankara: Sevinç Matbaası, 1993.

ÜNAN, Samim. “Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonların Yolaçtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk”, Tez, İstanbul Üniversitesi, 1989.

ZİLELİOĞLU, Hilal. “Denizlerde Petrolden Kaynaklanan Kirliliğin Önlenmesi İçin Alınan Yasal Önlemler”, Prof. Dr. Jale G. Akipek’e Armağan, Konya, Selçuk Üniversitesi Yayınlar, 1991.

İnternet Kaynakları

ACAR, Serdar. “Çatmadan Doğan Sorumluluğa Verilen Sigorta Teminatı”.
<http://www.istanbulbarosu.org.tr/yayinlar/BaroDergileri/ibd/20062/ibd2006217.pdf>

ALGANTÜRK LIGHT, Didem. “Enkazın Kaldırılmasına İlişkin Uluslararası Nairobi Konvansiyonu 2007”, <http://www.iticu.edu.tr/Kutuphane/dergi/s12/M00190.pdf>

ALGANTÜRK LIGHT, Didem. “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Yıl:5, Sayı 10, Güz 2006/2,
<http://www.iticu.edu.tr/Kutuphane/dergi/s10/M00150.pdf>

BEBEK, Mustafa. “Deniz Çevresinin Korunması, Güvenliği”,
<http://www.denizce.com/denizguvenlik.asp>

ÇEKİÇ, Ayhan. “Deniz Kirliliği Sonucu Ortaya Çıkan Zararın Tazmin Edilmesine Dair Sorumluluklar ve İlgili Uluslararası Sözleşmelerin Gözden Geçirilmesi”,
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/a_cekic.html#YAZARIN%20KİMLİĞİ

ÇUHACI, Y.Kemal. Sigorta Tanımları, Milli Reasürans T.A.Ş.
<http://tsrsb.org.tr/private/trk/sayi22/tanimlar.htm>

ECE, Jale Nur. “Yeni TTK’da Deniz Kazaları”,
http://www.deniztv.com/index.php?sayfa=yazar&id=11&yazi_id=100210

ERİŞİN, Nuri. “Tehlike Bağı”, Ankara Barosu Yayınları,
<http://www.ankarabarusu.org.tr/dergi/index.html>

GÜNEŞ, Erman. “Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Deniz Hukukuna Göre Donatanın Petrol Kirliliği Zararlarından Sorumluluğu”, Mecmua Ankara Üniversitesi Öğrencilerinin Fakülteleme Armağanı, <http://auhf.ankara.edu.tr/auhf-yayinlari-arsivi/armaganlar/mecmua/25.pdf>

GÜNEYSU, Gülin. “İngiliz Hukukunda Haksız Fillden Doğan Kanunlar İhtilafı”, <http://auhf.ankara.edu.tr/dergiler/auhfd-arsiv/AUHF-1991-1992-42-01-04/AUHF-1991-1992-42-01-04-Guney-su.pdf>

OKAY, Sami. “Çatmada Kanunlar İhtilafı”, Ordinaryüs Prof. Ahmet Esat Arsebük’e Armağan, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, Ankara, 1958,
<http://auhf.ankara.edu.tr/auhf-yayinlari-arsivi/armaganlar/ahmet-esat-arsebuk-armagani/okay.pdf>

ÖZKAN, Zeynep. “Gemilerden Kaynaklanan Deniz Kirliliği”,
<http://www.denizciliksorunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid7.pdf>

SAYIŞTAY. Gemilerin Denizleri ve Limanları Kirlletmesini Önleme ve Kirlilikle Mücadele, 832 Sayılı Sayıştay Kanununa 26.06.1996 tarih ve 4149 Sayılı Kanunla Eklenen EK 10 uncu maddesine göre hazırlanmış, 2002/1 Raporu
<http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2002/2002-1cevrekirliligi/denizkirmucrapor.htm>

TETLEY, William, Q.C. “Responsibility For Fire in the Carriage of Goods By Sea”,
http://www.mcgill.ca/maritimelaw/maritime-admiralty/fire/#_ftn1

YALÇIN, Cahit. “Deniz Kazalarının Araştırılması”,
http://www.turkishpilots.org.tr/DOCUMENTS/C_YALCIN_20_12_2003_Deniz_Kazalari.htm

<http://denizciliksorunlarisempozyumu.com/main/pdf/makaleid7.pdf>

http://www.deloitteakademi.net/UserFiles/Documents/turkey-tr_audit_TTKtasarisi_261207.pdf

http://www.imo.org/Conventions/mainframe.asp?topic_id=256

<http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>

http://tr.wikipedia.org/wiki/Deniz_Ticareti_Hukuku

ÖZGEÇMİŞ

BAHAR CANATAN

1982 tarih doğumlu Av. Bahar Canatan, lise öğretimini Kadıköy Anadolu Lisesi'nde 2000 tarihinde tamamlamıştır. Ardından Lisans eğitimini Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesinde 2006 tarihinde tamamlamıştır. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde Özel Hukuk Yüksek Lisansını tamamlamıştır. Avukatlık stajının Tekfen Holding Baş hukuk müşavirliğinde gerçekleştirmiştir. Resmi avukatlık stajının akabinde, Yüksel Karkın Küçük isimli özel hukuk bürosunda, uluslararası ticaret hukuku ve şirket birleşmeleri alanlarında avukatlık mesleğini ifa etmiştir. Avukatlık mesleğine hali hazırda Türk Ekonomi Bankası AŞ'de yasal takip alanında devam etmektedir.