

**T.C.
DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK PROGRAMI
YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**DENİZ İŞ HUKUKUNDA GEMİ ADAMLARININ
YURDA İADESİ**

İdil KUZU

**Danışman
Doç. Dr. Sezgi ÖKTEM SONGU**

İZMİR - 2022

TEZ ONAY SAYFASI



YEMİN METNİ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Yurda İadesi” adlı çalışmanın, tarafımdan, akademik kurallara ve etik değerlere uygun olarak yazıldığını ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

Tarih

22/02/2022

İdil KUZU



ÖZET
Yüksek Lisans Tezi
Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Yurda İadesi
İdil KUZU

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Anabilim Dalı
Özel Hukuk Programı

Denizcilik sektörü, kendine özgü yanları ve uluslararası boyutu olan bir alandır. Denizde çalışmanın farklı ve kendine has bu özellikleri kapsamında da gemi adamları için farklı birtakım düzenlemeler getirilmiş olup bunlardan biri de yurda iadedir. Yabancı bir ülkede, belki de evinden oldukça uzakta istihdam edilen gemi adamlarının yurda iadesi geleneksel bir denizcilik kuralı olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz iş hukukunda yurda iade, gemi adamlarının hakları ve aynı zamanda işveren veya işveren vekillerinin yükümlülükleri arasında yer almaktadır.

Yapılan çalışmada, gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin 854 sayılı Deniz İş Kanunu hükümleri incelenmiş olup Kanun'daki düzenlemeler, ulusal mevzuat ve Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerindeki düzenlemeler ile karşılaştırılmıştır.

Çalışmanın ilk bölümünde genel olarak yurda iade kavramı ve hukukî kaynakları ile birlikte gemi, gemi adamları ve iade yükümlüsü kişiler üzerinde durulmuştur. İkinci bölümde, yurda iadenin koşulları, yurda iade masraflarının ne şekilde karşılanacağı ve hangi kalemleri içerdiği incelenmiştir. Ayrıca gemi adamının iade edileceği yer üzerinde durulmuştur. Son bölümde ise yurda iade yükümlülüğünün hangi durumlarda sona ereceği ve bu yükümlülüğe uyulmamasının yaptırımları incelenmeye çalışılmıştır. Diğer taraftan gemi adamının yurda iade giderlerini kendisinin karşılaması durumunda sahip olacağı haklara ve alacağının tahsili için başvurabileceği hukukî yollara değinilmiştir.

Bununla birlikte 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile getirilen mali güvence sistemine de bu bölümde yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Gemi adamı, Deniz iş hukuku, Yurda iade.



ABSTRACT
Master's Thesis
Repatriation of Seafarers In Maritime Labour Law
İdil KUZU

Dokuz Eylül University
Graduate School of Social Sciences
Department of Private Law
Private Law Program

The maritime industry is an area with its own unique aspects and an international dimension. Various regulations have been introduced for seafarers within the scope of these disparate and distinctive features of working at sea, one of which is repatriation. The repatriation of seafarers who were employed in a foreign country, perhaps quite far from their home, becomes apparent as a traditional maritime rule. In maritime labour law, the repatriation is among the rights of seafarers and amongst the obligations of employers or employers' representatives into the bargain.

In the study, the provisions of the Maritime Labour Law No. 854 regarding to the repatriation of seafarers were examined. The regulations in the Law have been compared with the ones in the national legislation and International Labour Organization Conventions.

In the first part of the study, the concept of repatriation is discussed in a general framework. Furthermore, the ship, seafarers and the persons who are responsible for repatriation of seafarers are emphasized together with their legal sources. In the second part, the circumstances of repatriation, how the cost to be covered with the included cost items are examined. In addition, transport to the place within the right to repatriation of the seafarer has been emphasized. In the last part, it has been sought to analyze that in which occurrences the repatriation obligation will terminate and sanctions for non-compliance with this obligation. On the other hand, the rights that the seafarer will have if seafarer pays for his own repatriation and the legal ways he can apply for the collection of his

receivables are mentioned. In addition, the financial security system introduced by the Maritime Labour Convention in 2006 is also included in this section.

Keywords: Seafarer, Maritime Labour Law, Repatriation.



DENİZ İŞ HUKUKUNDA GEMİ ADAMLARININ YURDA İADESİ

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI	ii
YEMİN METNİ	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xvii
EK LİSTESİ	xix

GİRİŞ	1
-------	---

BİRİNCİ BÖLÜM

YURDA İADE KAVRAMI, HUKUKÎ KAYNAKLARI, DAYANAĞI VE UYGULAMA ALANI

I. YURDA İADE KAVRAMI VE HUKUKÎ KAYNAKLARI	5
A. Yurda İade Kavramı	5
1. Ulusal Kaynaklar	7
a. Ticaret Kanunlarındaki Düzenlemeler	8
(1) 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu	8
(2) 6762 sayılı Ticaret Kanunu	10
(3) 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu	12
b. Deniz İş Kanunlarındaki Düzenlemeler	13
(1) 6379 sayılı Deniz İş Kanunu	13
(2) 854 sayılı Deniz İş Kanunu	14
2. Uluslararası Kaynaklar	15
a. Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 23 Sayılı Sözleşme	17
b. Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 Sayılı Sözleşme	18
c. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi	20

d. 188 Sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi	24
e. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri	24
II. YURDA İADE BORCUNUN HUKUKÎ DAYANAĞI: İŞVERENİN GÖZETME BORCU	27
III. YURDA İADE BORCUNUN YER İTİBARI İLE UYGULAMA ALANI: GEMİ	32
A. Türk Ticaret Kanunu Bakımından Gemi	32
1. Pek Küçük Olmayan Bir Araç Olması	33
2. Hareket İmkânına Sahip Olması	34
3. Suda Hareket Etmesi	35
4. Hareketi Gerektiren Amacının Olması	36
B. Deniz İş Kanunu Bakımından Gemi	36
1. Geminin Denizlerde, Göllerde ve Akarsularda Çalışması	37
2. Geminin Türk Bayrağı Taşınması	38
3. Geminin Yüz ve Daha Yukarı Grostonilato Olması	41
4. Geminin Donanmaya Bağlı Harp Gemisi Veya Yardımcı Gemi Olmaması	43
5. İstisnai Olarak Sayılan Diğer Araçlardan Biri Olması	44
C. Cumhurbaşkanı (Bakanlar Kurulu) Kararı İle Teşmil	46
D. Gemilerin Deniz İş Kanunu Kapsamına Alınması Kararına Karşı Hukukî Başvuru Yolları	47
E. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Gemi	50
1. 23 sayılı Sözleşme Bakımından Gemi	50
2. 166 sayılı Sözleşme Bakımından Gemi	51
3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Bakımından Gemi	53
4. 188 sayılı Sözleşme Bakımından Gemi	54
5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Gemi	55
F. Değerlendirme	57
IV. YURDA İADE BORCUNUN KİŞİ BAKIMINDAN KAPSAMI	58
A. Yurda İade Edilecek Kişiler: Gemi Adamları	58
1. Türk Hukukunda Gemi Adamı	58
a. Kaptan	62

(1) Genel Olarak Kaptan	62
(2) Kılavuz Kaptan	66
b. Zabitler	69
c. Tayfa	71
d. Diğer Yardımcılar	72
e. Yabancı Gemi Adamları	72
2. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinde Gemi Adamı	75
B. Yurda İade Borcunun Yükümlüleri	78
1. Türk Hukukunda Yurda İade Borcunun Yükümlüleri	78
a. İşveren	78
(1) Genel Olarak	78
(2) Deniz İş Kanunu Bakımından Alt İşveren	80
b. İşveren Vekili	82
2. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Yurda İade Borcunun Yükümlüleri	85

İKİNCİ BÖLÜM

YURDA İADE HAKKININ KAZANILMASI VE HAKKIN KAPSAMI

I. YURDA İADENİN KOŞULLARI	89
A. Genel Olarak 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre İş Sözleşmesinin Sona Ermesi	90
1. Fesih Dışındaki Nedenlerle Sona Erme	90
a. Sözleşme Süresinin Dolması veya Seferin Sona Ermesi	90
b. Gemi Adamının veya İşverenin Ölmesi	91
c. Geminin Kayba Uğraması, Terk Edilmesi, Harp Ganimeti İlan Edilmesi veya Türk Bayrağından Ayrılması	91
d. Tarafların Anlaşması (İkale)	91
2. Fesih İle Sona Erme	92
a. Sözleşmenin Bildirimsiz Feshi	92
b. Sözleşmenin Bildirimli Feshi	93
B. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre Yurda İadenin Koşulları	94

1. Sözleşmenin Deniz İş Kanunu'nun 14. Maddesi Uyarınca Sona Ermesi	94
a. İş Sözleşmesinin Kendiliğinden Sona Ermesi	96
b. İşveren veya İşveren Vekili Tarafından İş Sözleşmesinin Haklı Nedenle Feshi	98
(1) Gemi Adamının Herhangi Bir Limanda Geminin Hareketinden Önce Gemiye Dönerek Hizmete Girmemesi veya Gemiye Hiç Dönmemesi	98
(2) Gemi Adamının Gemide Hizmet Görmesinin Tutukluluk, Hapis veya Gemide Çalışmaktan Menolunması Gibi Sebeplerle İmkânsız Bir Hâl Alması	101
(3) Gemi Adamının İşveren veya İşveren Vekiline Karşı, Kanuna, İş Sözleşmelerine, Sair İş ve Çalışma Şartlarına Aykırı Hareket Etmesi	104
(4) Gemi Adamının İşveren veya İşveren Vekiline Karşı Denizcilik Kural ve Teamüllerine veya Ahlâk ve Adaba Aykırı Hareket Etmesi	107
c. Gemi Adamı Tarafından İş Sözleşmesinin Haklı Nedenle Feshi	109
(1) Ücretin Kanun Hükümleri veya İş Sözleşmesi Gereğince Ödenmemesi	110
(2) İşveren veya İşveren Vekilinin Gemi Adamına Karşı, Kanuna, İş Sözleşmelerine veya Sair İş Şartlarına Aykırı Hareket Etmesi	113
(3) İşveren veya İşveren Vekilinin Gemi Adamına Karşı Denizcilik Kural ve Teamüllerine veya Ahlâk ve Adaba Aykırı Hareket Etmesi	115
d. Sözleşmenin Her İki Tarafı Açısından Haklı Fesih Nedenleri	116
(1) Geminin Herhangi Bir Sebep ile Otuz Günden Fazla Bir Süre Seferden Kaldırılması	117

(2) Gemi Adamının Herhangi Bir Sebep­le Sürekli Olarak Gemide Çalışmasına Engel Bir Hastalığa Yakalanması veya Engelli Hâle Gelmesi	118
2. Yurda İadenin Süresinde Talep Edilmesi	119
C. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Yurda İadenin Koşulları	120
1. 23 sayılı Sözleşme Bakımından Yurda İadenin Koşulları	120
2. 166 sayılı Sözleşme Bakımından Yurda İadenin Koşulları	121
a. Genel Olarak	121
(1) İş Sözleşmesinin Sona Ermesi	121
(2) Gemi Adamının Sağlık Problemleri	123
(3) Enkaz Hâline Gelme	124
(4) Gemi Malikinin Hukukî ve Sözleşmeden Kaynaklanan Yükümlülüklerini Yerine Getirmemesi	124
(5) Savaş Bölgesine Sefer	124
(6) Gemide Belirli Süre Aralıksız Çalışma	126
b. Yurda İade Koşulları Açısından 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 166 sayılı Sözleşme ile Birlikte Değerlendirilmesi	127
3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Bakımından Yurda İadenin Koşulları	128
a. Genel Olarak	128
(1) İş Sözleşmesinin Sona Ermesi	129
(2) Gemi Adamının Sağlık Problemleri	131
(3) Enkaz Hâline Gelme	132
(4) Gemi Malikinin Hukukî ve Sözleşmeden Kaynaklanan Yükümlülüklerini Yerine Getirmemesi	133
(5) Savaş Bölgesine Sefer	133
(6) Gemide Belirli Süre Aralıksız Çalışma	133
b. Yurda İade Koşulları Açısından 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile Birlikte Değerlendirilmesi	134
4. 188 sayılı Sözleşme Bakımından Yurda İadenin Koşulları	135

5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Yurda İadenin Koşulları	137
D. Genel Değerlendirme	139
II. İADE EDİLECEK YER	141
A. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre İade Edilecek Yer	141
1. İş Sözleşmesinin Yurt Dışında Sona Ermesi veya Feshedilmesi Hâlinde İade Yeri	141
2. İş Sözleşmesinin Yurt İçinde Sona Ermesi veya Feshedilmesi Hâlinde İade Yeri	142
3. Yabancı Gemi Adamları Açısından İade Yeri	143
B. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerine Göre İade Edilecek Yer	144
1. 23 sayılı Sözleşme'ye Göre İade Yeri	144
2. 166 sayılı Sözleşme'ye Göre İade Yeri	145
3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Göre İade Yeri	146
4. 188 sayılı Sözleşme'ye Göre İade Yeri	147
5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre İade Yeri	148
III. İADEDE MASRAFLARIN KARŞILANMASI	149
A. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre Masrafların Karşılanması	149
1. İş Sözleşmesinin Yurt Dışında Sona Ermesi Hâlinde Masrafların Karşılanması	151
a. Genel Olarak	151
b. İadeye İlişkin Masrafların Gemi Adamının İşveren Olan Alacakları ile Takası	154
2. İş Sözleşmesinin Yurt İçinde Sona Ermesi Hâlinde Masrafların Karşılanması	155
3. Yabancı Gemi Adamının İadesi Hâlinde Masrafların Karşılanması	156
B. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre Masrafların Karşılanması	157
1. 23 sayılı Sözleşme'ye Göre Masrafların Karşılanması	157
2. 166 sayılı Sözleşme'ye Göre Masrafların Karşılanması	158
3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Göre Masrafların Karşılanması	160

4. 188 sayılı Sözleşme'ye Göre Masrafların Karşılanması	162
5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre Masrafların Karşılanması	163

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YURDA İADE YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN SON BULMASI VE YURDA İADE ZORUNLULUĞUNA UYULMAMASININ SONUÇLARI

I. YURDA İADE YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN SON BULMASI	166
A. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması	166
1. İş Sözleşmesi Sona Eren Gemi Adamının Başka Bir İşveren Nezdinde Çalışması	167
2. Yurda İadenin Süresinde Talep Edilmemesi	169
B. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması	171
1. 23 sayılı Sözleşme'ye Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması	171
2. 166 sayılı Sözleşme'ye Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması	171
3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması	172
4. 188 sayılı Sözleşme'ye Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması	173
5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması	174
II. İADE ZORUNLULUĞUNA UYULMAMASININ SONUÇLARI	175
A. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre Sonuçları	175
B. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre Sonuçları	178
1. 23 sayılı Sözleşme'ye Göre Sonuçları	178
2. 166 sayılı Sözleşme'ye Göre Sonuçları	178
3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Göre Sonuçları	181
4. 188 sayılı Sözleşme'ye Göre Sonuçları	183

III. YURDA İADE EDİLME GİDERLERİ BAKIMINDAN ALACAKLI KONUMUNDAKİ GEMİ ADAMININ HAKLARI VE BU ALACAKLARIN TAKİBİ	183
A. Gemi Alacağı Olarak Yurda İade Edilme Giderleri	184
1. Mevcut Hukukî Düzenlemeler	184
a. 1993 Cenevre Sözleşmesi	184
b. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu	187
2. Rehin Hakkının Kapsamı	189
3. Sıra Cetvelindeki Yeri	190
4. Gemi Alacaklısı Hakkının Düşmesi	192
B. Yurda İade Giderleri Bakımından Gemilerin İhtiyatî Haczi	194
1. İhtiyatî Haciz Hakkı	194
2. İhtiyatî Haciz Kararı	196
3. İhtiyatî Haciz Kararının Uygulanması	199
4. İhtiyatî Hacze Karşı Başvuru Yolları	201
5. Geminin Serbest Bırakılması	202
6. İhtiyatî Haczi Tamamlayan İşlemler	205
C. Yurda İade Giderlerinin Takibi	207
1. İlamsız İcra Takibi	207
a. Taşınır Rehninin Paraya Çevrilmesi Yoluyla İlamsız Takip	207
b. Diğer İlamsız Takip Yolları	210
2. Dava	211
3. İlâmlı İcra	213
4. Yurda İade Giderleri Bakımından Geminin Haczi Ve Paraya Çevrilmesi	216
5. Paylaştırma ve Sıra Cetveli	217
IV. MALİ GÜVENCE	218
A. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Kapsamında Mali Güvence	218
B. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde Mali Güvenceye İlişkin 2014 Değişiklikleri ve Türkiye	222
C. Mali Güvence Sisteminde P&I Şirketleri	224
1. Tanımı ve Tarihi Gelişimi	224

2. P&I Şirketlerinin Mali Güvence Sistemindeki Yeri	228
SONUÇ	231
KAYNAKÇA	239
EK	



KISALTMALAR

ABD	Amerika Birleşik Devletleri
AY.	Anayasa
bkz.	bakınız
CEACR	Committee of Experts on the Application of Conventions and Recommendations (Sözleşmeler ve Tavsiye Kararlarının Uygulanması Uzmanlar Komitesi)
çev.	çeviren
E.	Esas
Ed.	Editör
f.	fıkra
FAQ	Frequently Asked Questions (Sıkça Sorulan Sorular)
GT	grostonilato
H.D.	Hukuk Dairesi
HGK	Hukuk Genel Kurulu
IG	International Group of Protection and Indemnity Clubs (Uluslararası Koruma ve Tazmin Kulüpleri Grubu)
ILC	International Labour Conference (Uluslararası Çalışma Konferansı)
ILO	International Labour Organization (Uluslararası Çalışma Örgütü)
IMF	International Monetary Fund (Uluslararası Para Fonu)
IMO	International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
İİK	2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu
K.	Karar
KHK	Kanun Hükmünde Kararname
KKTC	Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti
kW	kilovat
m.	madde
MLC	Maritime Labour Convention (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi)
P & I	Protection and Indemnity (Koruma ve Tazmin)
R.G.	Resmî Gazete
s.	sayfa numarası

SDR	Special Drawing Rights (Özel Çekma Hakkı)
ss.	sayfadan sayfaya
STCW	Standards of Training Certification and Watchkeeping (Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları)
TBK	6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	Türkiye Cumhuriyeti
TİSK	Türkiye İşveren Sendikaları Konfederasyonu
TTK	6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TÜHİS	Türk Ağır Sanayii ve Hizmet Sektörü Kamu İşverenleri Sendikası
vb.	ve benzeri
vd.	ve devamı
vs.	vesaire

EK LİSTESİ

Ek : Gemi Adamların Yurda İadesi

ek s. 1



GİRİŞ

Hukukumuzda gemi adamları ile gemi işverenleri arasındaki çalışma ilişkisini düzenleyen ilk kanun, 10.03.1954 tarihli 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'dur. Ancak bu kanun kapsam bakımından oldukça eksik bulunmuş; gemi adamlarının hakları ile çalışma şartları ve sözleşmenin feshi noktalarında yeterli ve koruyucu düzenlemeler içermediğinden eleştirilmiştir. Bunun üzerine eksiklikler ve şikâyetler göz önüne alınarak gemi adamlarının durumunu iyileştiren, çalışma koşul ve sürelerini gözden geçiren, onlara birtakım haklar tanıyan 854 sayılı Deniz İş Kanunu 29.04.1967 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Uluslararası boyutu ile sürekli olarak gelişen bir yapıya sahip Deniz İş Hukukunun bu dinamizmi karşısında ihtiyaçlara cevap vermesi açısından güncel tutulması gerekmektedir. Ancak ülkemizde hâlâ 1967 tarihli Deniz İş Kanunu'nun yürürlükte bulunması ve bu Kanun'da az sayıda değişiklik yapılması nedeniyle gelişen ekonomik, sosyal ve ticari koşullar karşısında çeşitlenen ihtiyaçlar karşılanamamaktadır. Ayrıca günümüz koşullarına uygun olarak değişen genel kanun niteliği taşıyan Borçlar Kanunu gerek Ticaret Kanunu ve gerek ise İş Kanunu karşısında 1967 tarihli Deniz İş Kanunu'nun güncelliğinden de bahsedilememektedir. Nitekim Deniz İş Kanunu'nun yürürlüğe girdiği tarihteki mevcut İş Kanunu bugüne değin üç kez değiştirilmiş ve en son 1475 sayılı İş Kanunu yerini 10.06.2003 tarihinde yürürlüğe giren 4857 sayılı İş Kanunu'na bırakmıştır. Aynı şekilde 818 sayılı Borçlar Kanunu, 01.07.2012 tarihinde 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu ile; 6762 sayılı Ticaret Kanunu da 01.07.2012 tarihinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile yürürlükten kaldırılmıştır. Bu kanunların günümüz ihtiyaçlarına uygun olarak yeniden kaleme alınması karşısında ticari, ekonomik ve sosyal alanda oldukça önemli yere sahip ve aynı zamanda uluslararası boyutu da bulunan Deniz İş Hukuku ile ilgili ulusal mevzuatımızın da bu kanunlarla paralel olarak gelişmesi ve değişikliklere uğraması gerektiği tartışmasızdır.

Öte yandan 1967 tarihinden itibaren uluslararası alanda da Deniz İş Hukuku ile ilgili birçok düzenlemeler yapılmış ve ülkemizce çeşitli uluslararası sözleşmeler onaylanmış ve kabul edilmiş olmasına rağmen bu sözleşmelerdeki hususlara ilişkin Kanunumuzda herhangi bir uyum çalışmasına ve yeniliğe gidilmemiştir. Türkiye son

olarak Deniz İş Hukukunda ayrıntılı olarak düzenlenen ve önceki Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerini tek çatı altında toplayan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olmaya yönelik iç hukuk işlemlerini başlatmıştır. Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair 6898 sayılı Kanun, 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmıştır. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olmaya yönelik attığımız önemli ve bir o kadar da gerekli bu adım karşısında 1967 tarihli Deniz İş Kanunu'muzun da bu doğrultuda tekrar gözden geçirilmesi zorunlu hâle gelmiştir.

Yine uygulama alanı açısından mevcut Deniz İş Kanunu değerlendirildiğinde, kanun kapsamının mümkün olduğunca geniş tutulduğu görülmektedir. Kanun'un adı "Deniz İş Kanunu" olmasına rağmen, gemilerin sadece denizde hareket etmesi şartı aranmamış; iç sularda hareket eden gemiler de Kanun kapsamına alınmıştır. Bu düzenleme, taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerle de uyum sağlamamaktadır. Zira Deniz İş Hukuku ile ilgili uluslararası sözleşmelerde kural olarak iç su gemileri sözleşme alanı dışında tutulmuştur. Bu açıdan Deniz İş Kanunu'nun iç sularda hareket eden gemileri kapsam dışı bırakmaksızın tüm gemi adamlarına uygulanması da uygun olmayıp bu husus yeniden ele alınmalıdır.

Esasen 1967 tarihinden bu yana yürürlükte bulunan Deniz İş Kanunu'nun yalnızca uygulama alanı açısından değil; gerek Borçlar Kanunu gerek ise Ticaret Kanunu'nda yapılan değişiklikler ile birlikte Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler kapsamında bütünüyle tekrardan gözden geçirilmesi ve herhangi bir aykırılık veya eksiklik bulunup bulunmadığının tespit edilmesi gerekmektedir. Denizcilik sektöründe ve işgücünde 1967 tarihinden bu yana yaklaşık 55 senede gerçekleşen değişiklikler, teknolojik ve ekonomik açıdan ilerlemeler, gemi adamlarının genellikle kendi ülkeleri dışında da istihdam edilmeleri, bu açıdan da farklı hukuklara tabi olmaları Deniz İş Hukuku mevzuatının güncel tutulmasını gerektirmiştir. Bu noktada da gemi adamlarının ve işverenlerin ihtiyaçları ve talepleri değişmiştir. Gemi adamının hakları ve işverenin yükümlülükleri, ortaya çıkan ihtiyaçlar ile gelişen hukukî düzen karşısında çeşitlenmiştir. Bu ihtiyaç ve taleplerin giderilmesi için de Deniz İş Hukukunun tarihten bugüne kadar geçirdiği tüm değişikliklerin, tüm gelişmelerin incelenmesi, uluslararası alanda ortaya konan düzenlemeler ile birlikte mevcut mevzuatımızın karşılaştırılması gerekmektedir.

Gemi adamlarının hakları ve işverenlerin yükümlülüklerinin deniz taşıma işinin başlaması ile birlikte kendini gösterdiğini söylememiz mümkündür. Tarihsel olarak, deniz ticaretinin ortaya çıkması ve yaygınlaşması ile birlikte denizcilik örf ve âdetlerine göre bir takım denizcilik kuralları da oluşmaya başlamıştır. Denizde yapılan işin tehlikeli ve ağır işlerden oluşu, gemi adamlarının gördükleri işler dışında deniz ve hava koşullarının sebep olduğu çeşitli risklerle karşı karşıya olmaları, kara ile bağlantılarının belirli bir süre olmayışı, deniz taşımacılığının başlamasıyla birlikte denizcilik örf ve âdetlerinin şekillenmesine ve buna bağlı olarak da Deniz İş Hukukunun temellerinin atılmasına neden olmuştur.

Bu anlamda, denizcilik sektörünün uluslararası boyutu kapsamında gemi adamlarının genellikle ülkelerinden binlerce kilometre uzakta istihdam edilmeleri ile birlikte kendini gösteren geleneksel denizcilik kurallarından biri de yurda iadedir. Yurda iade, denizcilik sektöründe ekonomik, teknolojik ve sosyal açıdan gerçekleşen ilerlemeler kapsamında neredeyse Orta Çağ'dan bu yana işveren veya işveren vekilinin yükümlülükleri ve aynı zamanda gemi adamlarının hakları arasındadır.

Gemi adamının iş sözleşmesinin yurt dışında, evinden uzakta sona ermesi varsayımında işverenin gemi adamını vardığı ilk limanda indirmesi ve gemi adamının evine ulaşmak adına bin bir zorlukla uğraşması gibi muhtemel risklerin önüne geçmek adına yurda iade müessesesi getirilmiştir. Konunun hukukî yanı sıra vicdani bir boyutu da bulunduğundan gemi adamlarının en önemli haklarından, işverenlerin de en önemli yükümlülüklerinden biri olduğunu söylemek mümkündür. Yurda iade, başlı başına gemi adamlarını ve işverenleri ilgilendiren, aslında işverenin işçiyi gözetme borcu ile de iç içe geçmiş ve hatta iş sözleşmesinin sona ermesinden sonra da gemi adamını koruyucu nitelikte bir konudur. Öte yandan yurda iade müessesesini yalnızca iş sözleşmesinin sona ermesi ile ilişkilendirmemek gerekir. Şöyle ki kimi zaman gemi adamı, sağlık sorunları sebebiyle yurt dışında bir limanda da indirilebilir. Bu gibi bir durumda da gemi adamına yurda iade imkânı tanımak gerektiğini belirtmeliyiz.

Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Yurda İadesi başlıklı bu çalışmanın birinci bölümünde genel olarak yurda iade kavramı ve hukukî kaynakları, uygulama alanı olan gemi, iade edilecek gemi adamları ve iade yükümlüsü kişiler üzerinde durulmuştur. Gerek ulusal mevzuatımızda gerek ise uluslararası sözleşmelerde gemi adamının yurda iadesine ilişkin hükümlere karşılaştırmalı olarak yer verilmeye

çalışılmıştır. Mevcut Deniz İş Kanunu'muzun tarih itibariyle güncel olmadığını ve uluslararası sözleşmeler ile genel olarak uyum sağlamadığını yukarıda belirtmekle birlikte bu çalışmamızda yurda iade ile ilgili de aynı durumun söz konusu olup olmadığının incelenmesi gerekmiştir. Bu bölümde yurda iadeye ilişkin ulusal ve uluslararası alandaki düzenlemelere karşılaştırmalı olarak yer verilmiştir. Ulusal alandaki düzenlemeler, geçmişten günümüze olacak şekilde aktarılmaya çalışılmıştır. Aynı zamanda 01.07.2012 tarihinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile birlikte Deniz İş Hukukunun temel kavramlarında da değişiklik meydana gelmiş olup bunlara da bu bölümde değinilmek istenmiştir.

Çalışmanın ikinci bölümünde yurda iade hakkının kazanılma süreci anlatılmıştır. Yurda iade için gerekli koşullar, işverenin hangi durumlarda yurda iade masraflarını karşılamakla yükümlü olduğu, bu masrafların hangi kalemleri içerdiği ve hangi durumlarda işveren tarafından yapılan masrafların gemi adamından talep edebileceği hususlarına yer verilmiştir. Öte yandan gemi adamının iade edileceği yer ve gemi adamının iade yerini seçme hakkının bulunup bulunmadığının da üzerinde durulmuştur. Tüm bu konularda ulusal mevzuatımız uluslararası alandaki düzenlemeler ile kıyaslanmış ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler ile mevzuatımızın uyumlu olup olmadıkları tespit edilmeye çalışılmıştır.

Üçüncü bölümde ise işverenin yurda iade yükümlülüğünün hangi durumlarda sona ereceği, yükümlü olduğu durumlarda ise bu yükümlülüğe uymaması hâlinde karşılaşacağı hukukî ve cezaî yaptırımlar incelenmeye çalışılmış ve Deniz İş Kanunu'ndaki düzenlemeler Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ile kıyaslanmıştır. Diğer taraftan yurda iade giderlerini gemi adamının kendisinin karşılaması durumunda haklarının neler olduğu ve buna ilişkin alacağını tahsil edebilmek için hangi yollara başvurabileceği sorusu gündeme gelebilir. Bu ihtimal karşısında gemi adamının alacağını teminat altına alabilmek için başvuracağı hukukî yollar ile birlikte alacağını tahsil de edebilmek adına ilerleyebileceği süreçler üzerinde durulmuştur. Ayrıca 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde 2014 yılında yapılan değişiklik ile gemi adamlarının terk edilme ihtimallerine karşı kolay ve hızlı bir şekilde yurda iadelerinin sağlanmaları için getirilen mali güvence sistemine de bu bölümde yer vermek istenmiştir. Sözleşme'de yapılan 2014 değişiklikleri ile Türkiye'nin durumu incelenmeye çalışılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

YURDA İADE KAVRAMI, HUKUKİ KAYNAKLARI, DAYANAĞI VE UYGULAMA ALANI

I. YURDA İADE KAVRAMI VE HUKUKİ KAYNAKLARI

A. Yurda İade Kavramı

İş ilişkisinin sona ermesi bakımından deniz işinde çalışanların kara işinde çalışanlardan farklı bir konum içinde olması yapılan işin mahiyeti gereğidir¹. Zira deniz işinde çalışanların iş ilişkisi gemi adamının yurdundan, ikametgâhından veya bağlama limanından uzakta feshedilebilmekte ve bu fesih sonucunda gemi adamının iş ilişkisinin sona erdiği yerden kendi ikametgâhına dönüşü gündeme gelebilmektedir. İş ilişkisinin sona ermesinden sonra gemi adamını birçok zorluğun beklediği, bulunduğu yerden ülkesine, ikametgâhına dönmesinin ekonomik açıdan oldukça külfetli olduğu tartışmasız bir gerçektir. Bu bakımdan da ikâmet ettiği yerden ve yurdundan binlerce kilometre uzakta iş sözleşmesi sona eren gemi adamını, yabancı olduğu bir yerde ve çoğu zaman dilini bilmediği bir ülkede yalnız başına, kendi kaderi ile baş başa bırakmak insanî bir davranış değildir. Tüm bu hususlar gözetilerek, gemi seferde veya başka bir limanda iken iş sözleşmesinin sona ermesi durumunda gemi adamının ülkesine geri gönderilmesi ile ilgili işverene veya işveren vekiline bazı mükellefiyetler yüklenmesi gerekmiştir².

İşveren veya işveren vekiline yüklenen bu borcun denizcilik örf ve âdetleri gereği geleneksel bir denizcilik kuralı olduğunu söylemek mümkündür. Keza Orta Çağ'ın başlangıcında Atlantik sahil yollarındaki gelişmeler ve Baltık Denizi'nde artmakta olan gemicilik doğrultusunda Baltık ticareti hakkında "Wisby Kanunları" ve Atlantik sahil ticareti hakkında da "Oleron Kanunları" ortaya çıkmış³ olup Orta Çağ'a

¹ Devrim Ulucan, **Deniz İş Hukukuna İlişkin Temel Bilgiler (Sendikal Eğitim Elkitabı)**, Türkiye Denizciler Sendikası, Eğitim Dizisi:5, İstanbul, 1986, s. 50.

² Oğuz Özbek, **Yorum ve Yargıtay Kararları ile Deniz İş Kanunu**, Birsen Yayınevi, İstanbul, 1984, s. 79; Mehmet Nusret Bedük, **Deniz İş Sözleşmesi**, Ekin Yayınevi, Bursa, 2012, s. 155.

³ Edward Jenks, "İngiliz Hukuku Hakkında Genel Bilgiler", çev. Mukbil Özyörük, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:7, Sayı:1, 1950, s. 53.

ait bu belgelerde de işverenin yurda iade borcuna ilişkin hükümler bulunmaktadır⁴. Bunun dışında Orta Çağ'daki ticaret rönesansından itibaren, lex mercatoria⁵ gemi adamının yurda iadesine ilişkin yükümlülükler içermektedir⁶.

Yurda iade, kural olarak, iş sözleşmesinin taraflardan birince haklı nedenle feshi sonrasında gemi adamının geminin bağlama limanına kadar götürülmesini ve ayrıca bu yolculuk sırasındaki tüm zorunlu masraflarının karşılanmasını içermektedir⁷. Görüldüğü üzere, yurda iade aslında iş sözleşmesinin sona ermesinin sonuçlarından biri olup aynı zamanda işverenin işçiyi gözetme borcu kapsamında fesih sonrası işverene yüklenen bir yükümlülüktür.

Kelime anlamı ile yurda iadeyi değerlendirecek olursak, bu durum ilk bakışta yanılgıya sebebiyet verebilir. Zira kullanılan ifadeden, yurda iade müessesesinin yalnızca ülke dışında iş sözleşmesinin sona erdiği durumda ortaya çıkabileceği anlaşılabilir. Oysa sadece yurt dışında değil; iş sözleşmesinin yurt içinde herhangi bir Türk limanında son bulması ihtimalinde de işveren veya işveren vekilinin yurda iade borcundan bahsedilebilecektir⁸.

Öte yandan yurda iade ifadesinden, her ne kadar gemi adamının kendi ülkesine iadesi anlaşılmakta ise de iade edileceği yer, seçimine bağlı olarak, vatandaşı olduğu devletten farklı bir yer de olabilir. Bu bakımdan da yurda iade kavramından, gemi adamının yalnızca yurduna iade edileceğini anlamamız gerektiğinin altını çizmek gerekmektedir⁹.

⁴ Sezgi Öktem, **Deniz İş Hukukunda İşverenin İaşe Sağlama Borcu**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2001, (İaşe Sağlama Borcu), s. 116.

⁵ Lex mercatoria, Orta Çağ'da, tacirler tarafından Avrupa'da, Afrika'da ve Küçük Asya'da kendi aralarında çıkan uyuşmazlıkları çözmek üzere geliştirilmiş bir hukuk sistemi olup lex mercatoria'nın kuralları tacirler tarafından, egemen devletin bir katkısı olmaksızın, kendi gelenek ve uygulamalarına dayanarak oluşturulmuştur. Lex mercatoria'nın tanımı, dönemleri ve içeriği için bkz. F. İtir Bingöl, "Lex Mercatoria ve Türk Tahkim Hukuku'ndaki Yeri", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Prof. Dr. Şeref Ertaş'a Armağan, Cilt:19, Özel Sayı, 2017, ss. 1957-1960.

⁶ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 116.

⁷ Bektaş Kar, **Deniz İş Hukuku (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ve Emsal Yargıtay kararları ile)**, 3. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021, s. 361.

⁸ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 116; Bedük, s. 155.

⁹ Cüneyt Süzel, "Gemi Adamlarının Yurda İade Masraflarına İlişkin Deniz İş Kanunu ile Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin Hükümlerinin Karşılaştırılması", **İş Hukukunda Yeni Yaklaşımlar II**, (Ed. Kübra Doğan Yenisey ve Seda Ergüneş Emrağ), Beta Yayınları, İstanbul, 2018, (Yurda İade), s. 187.

B. Hukukî Kaynakları

1. Ulusal Kaynaklar

Deniz İş Hukukunda iş ilişkisini düzenleyen hukukî kurallar Anayasa'da, kanunlarda, tüzüklerde, yönetmeliklerde ve yönergeler gibi diğer kaynaklarda yer almaktadır. Anayasa, çalışma hayatına ilişkin düzenlemeleri, Deniz İş Hukukunda gemi adamları ile işverenleri arasındaki iş ilişkilerinde uygulanacak temel normları içerir¹⁰.

Anayasadan sonra, Deniz İş Hukukuna ilişkin özel düzenlemeler ise kanunlarda yer almaktadır. Deniz İş Hukuku'nun temel kanunu Deniz İş Kanunu¹¹'dir. Ayrıca tüm özel borç ilişkilerinde uygulama alanı bulan ve genel kanun niteliği taşıyan Türk Borçlar Kanunu¹² ile Deniz İş Kanunu'nun 3. maddesinde yapılan atıf ile Türk Ticaret Kanunu¹³ da Deniz İş Hukukunun önemli kaynakları arasındadır¹⁴. Bu Kanunlar dışında, Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu¹⁵, İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu¹⁶, Kabotaj Kanunu¹⁷, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu¹⁸ gibi kanunlar da ulusal kaynaklar arasındadır.

Kanunlardan sonra ise daha ayrıntılı düzenlemeler içeren tüzükler ve yönetmelikler ile yönergeler gelmektedir. Örneğin, Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği¹⁹, Gemi Adamlarının İkamet Yerleri Sağlık ve İşlerine Dair

¹⁰ Bedük, s. 37.

¹¹ 854 sayılı Deniz İş Kanunu 29.04.1967 tarihli ve 12586 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

¹² 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu 04.02.2011 tarihli ve 27836 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

¹³ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

¹⁴ Kar, s. 31.

¹⁵ 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu 07.11.2012 tarihli ve 28460 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

¹⁶ 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu 30.06.2012 tarihli ve 28339 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

¹⁷ 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dahlinde İcra ve Ticaret Hakkında Kanun 29.04.1926 tarihli ve 359 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

¹⁸ 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu İle 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun 21.12.1999 tarihli ve 23919 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

¹⁹ Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği 10.02.2018 tarihli ve 30328 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

Yönetmelik²⁰, Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği²¹, Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname²², Gemi Sicili Nizamnamesi²³, Limanlar Yönetmeliği²⁴, Limanlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik²⁵, Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik²⁶, Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği²⁷ gibi kaynaklar da ulusal kaynaklardır.

Gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin düzenlemelerin bulunduğu ulusal kaynaklarımız ise Türk Ticaret Kanunları ile Deniz İş Kanunlarıdır. Bu bölümde, yürürlükten kalkan 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu²⁸, 6762 sayılı Ticaret Kanunu²⁹ ve 6379 sayılı Deniz İş Kanunu³⁰ ile yürürlükteki 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu, gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin getirilen düzenlemeler bakımından karşılaştırmalı olarak incelenmeye çalışılacaktır.

a. Ticaret Kanunlarındaki Düzenlemeler

(1) 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu

Deniz taşıma işlerinin ticari nitelikte olması dışında Ticaret Kanunu, bazı temel kavramlara açıklık getirmesi bakımından Deniz İş Hukukunda önemli bir kaynak niteliği taşımaktadır. Özellikle donatan, kaptan, gemi ve gemi alacaklısı haklarına ilişkin yer alan hükümler, Deniz İş Kanunu'nun yer ve kişi bakımından uygulama

²⁰ Gemi Adamlarının İkamet Yerleri Sağlık ve İşlerine Dair Yönetmelik 20.12.1989 tarihli ve 20378 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²¹ Gemiadamı Yetiştirme Kursları Yönetmeliği 22.04.2007 tarihli ve 26501 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²² Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname 17.04.1957 tarihli ve 9588 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²³ Gemi Sicili Nizamnamesi 04.02.1957 tarihli ve 9526 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁴ Limanlar Yönetmeliği 31.10.2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁵ Limanlar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik 24.09.2019 tarihli ve 30898 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁶ Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik 08.01.2020 tarihli ve 31002 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁷ Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği 23.06.2000 tarihli ve 24088 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁸ 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu 20.05.1929 tarihli ve 1197 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁹ 6762 sayılı Ticaret Kanunu 09.07.1956 tarihli ve 9353 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

³⁰ 6379 sayılı Deniz İş Kanunu 20.03.1954 tarihli ve 8663 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

alanının belirlenmesinde ve gemi adamlarının işçilik alacaklarında önemli bir yere sahiptir³¹.

6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden önceki dönemde gemi adamlarının iş sözleşmesine ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktaydı. Bu konudaki düzenlemeler, 1140 sayılı Deniz Ticaret Kanunu³²'nin kaptana ilişkin hükümleriyle sınırlıydı. 1140 sayılı Kanun, 21.11.1929'da Ticaret Kanunu'nun ikinci kitabı olarak yürürlüğe konmuştur. Söz konusu Kanun'da yurda iade imkânı sadece kaptanlara tanınmış ve yurda iadeye ilişkin hükümlere, 1088. maddenin 3. fıkrası ile 1091. maddesinde yer verilmişti. Kanun'un 1088. maddesinin 3. fıkrası belirli bir dönem için hizmete alınan kaptanın iş sözleşmesine harp, ambargo, abluka, limana giriş ve çıkış yasağı veya gemi ve yüke gelen herhangi bir kaza sebebi ile son verilmesi hâlinde, işe alındığı limana parasız olarak götürülmesini veya bunun tutarı bir tazminatın verilmesini düzenlemekteydi. Aynı Kanun'un 1091. maddesi ise gidiş dönüş yolculuğu veya belirsiz süre için hizmete alınan kaptanın, dönüş yolculuğu geminin bağlama limanında bitmezse, hizmete alındığı limana kadar parasız taşınmasını ve ayrıca tam ücret veya bunun tutarı tazminat verilmesini isteyebileceğini hükme bağlamıştı. Ayrıca Kanun'un 1096. maddesinde 1088. maddeye yapılan atıfla kaptan, geminin ziyayı hâlinde parasız taşınmasını veya bunun tutarını isteyebilmekteydi.

Kanun'un 1094. maddesinde ise kaptanın hizmete girdikten sonra hastalanması veya yaralanması nedeniyle tedaviye muhtaç olması veya çalışamayacak hâle gelmesine ilişkin olarak donatanın yükümlülüklerine yer verilmişti. Maddenin 6. fıkrasında hastalıktan veya yaralanmadan dolayı yabancı memlekette kalmış olan kaptanın, kendisi ve hekiminin veya deniz işlerinde uğraşan dairenin rızasıyla bir Türk limanına gönderilebileceği; kaptanın rızasını bildirmeyecek hâlde olması veya haklı sebep olmaksızın rıza göstermemesi hâlinde bir hekim dinlendikten sonra kaptanın bulunduğu yerdeki deniz işleriyle uğraşan dairenin izin verebileceği düzenlenmişti. Ayrıca aynı maddenin 13. fıkrasında yine 1088. maddeye gönderme yapılmış ve kaptanın gemiyle memleketi limanına veya iş sözleşmesinin yapıldığı limana dönememesi hâlinde parasız iade veya uygun bir tazminat isteme hakkına sahip olduğu

³¹ Bedük, s. 44.

³² 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu'na erişim için bkz. T.C. Resmî Gazete, 20.05.1929, Sayı:1197, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1197.pdf>, (13.01.2021).

belirtildi. Ancak söz konusu düzenleme, sözleşmenin sona ermesine bağlı olan yurda iade hakkı ile ilgili olmayıp Ticaret Kanunu'na tabi gemilerde çalışan kaptanların hastalanması veya yaralanması nedeniyle tedaviye muhtaç veya çalışamayacak hâle gelmesi sonrası uygulanacak özel hüküm mahiyetindeydi.

(2) 6762 sayılı Ticaret Kanunu

1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu'ndan sonra, 6762 sayılı Ticaret Kanunu³³ yürürlüğe girmiş ve deniz ticaretine ilişkin hükümler Kanun'un dördüncü kitabında düzenlenmişti. 6762 sayılı Ticaret Kanunu da 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu gibi yurda iade imkânını sadece kaptanlara tanımakta idi³⁴. Yurda iadenin düzenlendiği 1007. madde, esas itibarıyla, mücbir sebepler ve olağanüstü hâllerde kaptanın iş sözleşmesine son verilmesinin sonuçlarına ilişkindi. İlgili düzenlemeye göre, harp, ambargo, abluka, ithalat veya ihracat yasağı ya da gemi veya yüke ilişkin önüne geçilemeyen başka bir hâl yüzünden yolculuk sırasında kaptanın görevine son verilmesi hâlinde kaptan, göreve alındığı limana parasız götürülmesini veya bu tutarda tazminatın ödenmesini talep edebilmekteydi. Ayrıca 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun 1015. maddesi dolayısıyla geminin ziyâ durumunda da aynı düzenleme uygulama alanı bulmaktaydı³⁵.

29.04.1967 tarihinde 854 sayılı Deniz İş Kanunu yürürlüğe girmiştir. Kanun'un 3. maddesi ile 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretinden bahseden dördüncü kitabındaki kaptan ile işveren arasındaki ilişkilere ait hükümler saklı tutulmuştur. 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun 1015. maddesinin 2. fıkrasında, Deniz İş Kanunu'na tabi olan bir gemide çalışan kaptanın belli bir hukukî hadiseden doğan haklarının, Deniz İş Kanunu ile Ticaret Kanunu'ndan hangisinin hükümleri kaptanın daha lehine ise, o kanuna tabi olacağı belirtilmişti. Ticaret Kanunu'nun 1007. maddesinin 2. fıkrası,

³³ 6762 sayılı Ticaret Kanunu'na erişim için bkz. T.C. Resmî Gazete, 09.07.1956, Sayı:9353, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9353.pdf>, (13.01.2021).

³⁴ 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun 1007. maddesinin 2. fıkrasında "Bu hâllerde kaptana yol verilmesi yolculuk sırasında olmuşsa kaptan ayrıca hizmete alındığı limana parasız götürülmesini veya bunun tutarı olan tazminatın verilmesini isteyebilir." düzenlemesi yer almaktadır.

³⁵ Gönen Eriş, **Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta**, Seçkin Kitabevi, Ankara, 1990, s. 342; Sezgi Öktem Songu, "Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları", **Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi**, Sayı:3, 2004, (Sona Erme), ss. 860, 861.

aşağıda değinileceği üzere, Deniz İş Kanunu'nda öngörülen geminin bağlama limanına iade kuralından ayrılmakta ve kaptanın işe alındığı limana iade hakkının bulunduğunu düzenlemekteydi. Bu durumda da Ticaret Kanunu'nun 1015. maddesinin 2. fıkrası dolayısıyla, her iki kanunun uygulandığı bir gemide iş sözleşmesi ile çalışan kaptana bu iki kanunda yer alan hükümlerden hangisi lehinde ise o hüküm uygulanarak yurda iade edileceği liman belirlenebilmekteydi³⁶.

Öte yandan 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun 1010. maddesinde de kaptanı ilgilendiren yurda iadeye ilişkin bir düzenleme bulunmakta idi. Bu hükme göre kaptan, gidiş dönüş yolculuğu veya belirsiz süre için iş sözleşmesi ile çalışması durumunda, eğer dönüş yolculuğu geminin bağlama limanında bitmezse, hizmete alındığı limana kadar parasız götürülmesini ve ayrıca tam ücret veya bunun tutarı tazminatı isteyebilmekteydi. Aynı şekilde 1010. maddenin uygulama alanı bulduğu bir durumda, Deniz İş Kanunu hükmü de dikkate alınarak hangisinin daha lehe olduğu incelenerek karar verilebilmekteydi³⁷.

Ayrıca 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nda, 1140 sayılı Kanun'da olduğu gibi kaptanın yaralanması ve hastalanması hâlinde donatana bakım mükellefiyeti yükleyen bir düzenleme bulunmakta idi. Söz konusu Kanun'un 1013. maddesinin 4. fıkrasında, aynı 1140 sayılı Kanun'un 1094. maddesinin 6. fıkrasında olduğu gibi, hastalıktan veya yaralanmadan dolayı yabancı memlekette kalmış olan kaptanın Türk limanına gönderilebileceği düzenlenmişti. Maddenin 9. fıkrasında da aynı 1140 sayılı Kanun'un 1094. maddesinin 13. fıkrasında olduğu gibi, kaptanın gemi ile memleketi limanına veya iş sözleşmesinin yapıldığı limana dönememesi hâlinde parasız götürülme veya uygun bir tazminat isteme hakkına sahip olduğu belirtilmişti. Bu düzenleme de, genel olarak, sözleşmenin sona ermesine bağlı olan yurda iade hakkı ile ilgili olmayıp Ticaret Kanunu'na tabi gemilerde çalışan kaptanlara uygulanacak özel hüküm mahiyetindeydi.

³⁶ Öktem Songu, Sona Erme, s. 861.

³⁷ Öktem Songu, Sona Erme, s. 861.

(3) 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile 6762 sayılı Ticaret Kanunu yürürlükten kaldırılmıştır. İşveren (donatan-donatma iştiraki), işveren vekili (kaptan), işçi (gemi adamları), işyeri (gemi) gibi kavramlar 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu bakımından da önem taşımaktadır. Kanun, Deniz Hukuku açısından önemli olan bu kavramlara yer verdiği gibi taraflar arasındaki hak ve yükümlülükleri de belirlemiştir³⁸. Ancak yürürlükte bulunan 6102 sayılı Kanuna baktığımızda bu terimlerle ve taraflar arasındaki hak ve yükümlülüklerle ilgili birtakım değişiklikler yapıldığını görmekteyiz.

6762 sayılı Ticaret Kanunu'nda yer alan bazı hükümlerin işlevini yitirmiş olması, uluslararası konvansiyonlara veya kurallara yapılan atıf veya uluslararası alanda düzenlenen metinlerin uygulamada doğrudan kullanılması gibi nedenler ile bu hükümler yeni Kanun'da yer almamaktadır³⁹.

Yukarıda değinilen eski Ticaret Kanunlarının aksine, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda kaptanın yurda iadesine ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Yine 6762 sayılı Kanun'da yer alan mücbir sebepler ve olağanüstü hâllerde kaptanın iş sözleşmesine son verilmesi, dönüş yolculuğunun bağlama limanında bitmemesi, geminin ziyai gibi durumlarda kaptanın yurda iadesine ilişkin konular da Türk Ticaret Kanunu'nda yer almamaktadır. Ayrıca yine 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nda yer alan, kaptanın hastalığı veya yaralanması hâlinde memleketine gönderilmesine ilişkin hükmün de Türk Ticaret Kanunu'nda karşılığı bulunmamaktadır.

Öte yandan 6762 sayılı Kanun'da Deniz İş Kanunu ile Ticaret Kanunu'ndan hangisinin hükümleri kaptanın daha lehine ise, o kanuna tabi olacağı belirtilmiş idiyse de Türk Ticaret Kanunu'nda öncekine benzer bir düzenlemeye yer verilmemiş; bu konuda Deniz İş Kanunu hükümlerinin uygulanması esası kabul edilmiştir⁴⁰.

³⁸ Bedük, s. 44.

³⁹ S. Didem Algantürk Light, "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler Ve Değerlendirmeler", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:5, Sayı:10, 2006/2, (TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı), s. 125.

⁴⁰ Bedük, s. 45.

6762 sayılı Ticaret Kanunu'nda düzenlenip de 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda bu maddelere yer verilmemesinin nedeninin, bu düzenlemelere Deniz İş Kanunu'nda yer verilmiş olması olduğu söylenebilecektir⁴¹.

b. Deniz İş Kanunlarındaki Düzenlemeler

(1) 6379 sayılı Deniz İş Kanunu

Hukukumuzda gemi adamları ile gemi işverenleri arasındaki çalışma ilişkisini düzenleyen ilk kanun, 10.03.1954 tarihli 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'dur. Daha önce de ifade ettiğimiz üzere, Deniz İş Kanunu'ndan önce işverenin yurda iade borcu, o dönemde yürürlükte olan Ticaret Kanunu hükümleri gereği yalnız kaptana karşı vardı. 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun yürürlüğe girmesi⁴² ile yurda iade hakkına Deniz İş Kanunu'na tabi tüm gemi adamları sahip olmuştur⁴³.

Yurda iadeye ilişkin düzenlemeler, 6379 sayılı Kanun'un 17. maddesi ile 21. maddesi arasında yer almakta idi. Kanun'da iş sözleşmesinin yurt dışında feshedilmesi hâlinde işverenin gemi adamını yurda iade etmekle yükümlü olduğu belirtilmişti. İlgili maddelerde işverenin iade yükümlülüğü belirli hâllerle sınırlandırılmamış; iş sözleşmesinin yabancı ülkede ne sebeple olursa olsun feshedilmesi veya sona ermesi hâlinde işverenin veya işveren vekilinin yurda iade ile yükümlü olduğu hükme bağlanmıştı (m.17). Ayrıca 6379 sayılı Kanun, yalnızca Türk gemi adamlarına ilişkin değil; aynı zamanda yabancı gemi adamlarının yurda iadelerine ilişkin de düzenleme getirmişti (m.18). Kanun'un 19. maddesi gereği, gemi adamının iş sözleşmesinin feshinden veya sona ermesinden itibaren en geç bir hafta içerisinde Türkiye'ye götürüleceği, biletinin ve Türkiye'ye dönüşüne kadar zarurî masraflarının ödeneceği düzenlenmişti (m.19/1). İade yerine ilişkin olarak, iş sözleşmesinde bir düzenleme bulunmadığı takdirde geminin bağlı bulunduğu limana iade edileceği belirtilmişti (m.19/2). Gemi adamının iş sözleşmesinin feshedilmesinde ağır kusurunun bulunduğu hâllerde işverenin yaptığı bu masrafları gemi adamının istihkakından kesebileceği,

⁴¹ Algantürk Light, TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı, s. 125.

⁴² 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'na erişim için bkz. T.C. Resmî Gazete, 20.03.1954, Sayı:8663, s. 8742 vd., <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8663.pdf>, (13.01.2021).

⁴³ Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku I**, 3. Baskı, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1970, (Deniz Ticareti), s. 314.

mümkün olmaması durumunda ise rücu hakkının bulunduğu da hükme bağlanmıştı (m.19/3). Kanun'da, iş sözleşmesinin yalnızca yabancı bir ülkede feshine ilişkin düzenleme getirilmemiş; aynı zamanda herhangi bir Türk limanında feshi hâlinde de yurda iade borcundan bahsedilmişti (m.20). Kanun'un yurda iadeye ilişkin son hükmü olan 21. maddede ise işverenin yurda iade yükümlülüğünün bulunmadığı durumlar düzenlenmişti. Buna göre, iş sözleşmesi yabancı ülkede sona eren gemi adamının başka bir işverenle iş sözleşmesi kurması (m.21/1) ve fesihden itibaren bir hafta içinde yurda iade talebinde bulunmaması (m.21/2) hâlinde işverenin yurda iade yükümlülüğü bulunmamakta idi.

6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yurda iade yükümlülüğüne ilişkin düzenlemeler getirilmiş ise de aşağıda inceleyeceğimiz 854 sayılı Deniz İş Kanunu'ndan farklı olarak⁴⁴, işveren veya işveren vekili tarafından yurda iade yükümlülüğüne uyulmamasının yaptırımını düzenlenmemiştir.

(2) 854 sayılı Deniz İş Kanunu

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile 6379 sayılı Deniz İş Kanunu yürürlükten kalkmıştır. Gemi adamları ile gemi işverenleri arasındaki çalışma ilişkisini düzenleyen 854 sayılı Kanun, eskisine nazaran uygulama alanı bakımından daha geniştir. Ancak öncesinde de ifade ettiğimiz üzere, ülkemizde hâlâ 1967 tarihli Deniz İş Kanunu'nun yürürlükte bulunması, bu Kanun'da az sayıda değişiklik yapılması ve denizcilik alanında Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından kabul edilen sözleşme ve tavsiye kararları, Avrupa Birliği müktesebatı ve Türk iş mevzuatındaki gelişmeler karşısında Kanun'un güncel olduğunu söylemek güçtür⁴⁵.

Çalışmamızın konusunu oluşturan gemi adamlarının yurda iadesi, 1967 tarihli mevcut Deniz İş Kanunu bakımından incelenecek olup gerek Türkiye'nin taraf olduğu gerek ise olmadığı Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ndeki düzenlemeler ile karşılaştırılması yapılarak Kanun'un uluslararası gelişmelerle uyumlu olmasının önüne geçen eksiklikler ortaya konmaya çalışılacaktır.

⁴⁴ Yurda iade yükümlülüğüne uyulmamasının 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na göre sonuçları için bkz. Üçüncü Bölüm, II. A.

⁴⁵ Esra Dünder, **Uluslararası Düzenlemeler ve Avrupa Birliği Çerçevesinde Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri**, Seçkin Yayıncılık, 2012, (Çalışma Süreleri), s. 14; Bedük, s. 3.

Gemi adamlarının yurda iadesi, 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 21 ile 25. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Yurda iadeye ilişkin hükümlerde genel olarak, işveren veya işveren vekilinin hangi durumlarda gemi adamını yurda iade etmekle ve yol, iaşe ve sair zarurî masraflarını karşılamakla yükümlü olduğu (m.21 f.1), işveren veya işveren vekilinin yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda isteyebilme koşulları (m.21 f.2), gemi adamının yabancı olması durumunda işveren veya işveren vekilinin yurda iade borcunun kapsamı (m.22), iş sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında feshi hâlinde yurda iade borcu (m.23), iade zorunluluğuna uymamanın yaptırımı (m.24), yurda iade yükümlülüğünün bulunmadığı durumlar (m.25 f.1) ve gemi adamının yurda iadeyi talep edebilme süresi (m.25 f.2) ile ilgili düzenlemeler yapılmıştır⁴⁶.

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun yurda iadeye ilişkin getirdiği düzenlemelerin 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'ndan bazı konularda ayrıldığını söylemek mümkündür. 6379 sayılı Kanun'da, iş sözleşmesinin yabancı memlekette her ne sebeple olursa olsun feshedilmesi veya sona ermesi hâlinde işverenin veya işveren vekilinin yurda iade ile yükümlü olduğu hükme bağlanmış ise de bundan farklı olarak 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda iade yükümlülüğü belirli hâller ile sınırlandırılmıştır. Ayrıca 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda işverenin, gemi adamının durumuna uygun yol, iaşe ve sair zarurî masraflarını da karşılamak veya ödemek zorunda olduğu açıklığa kavuşturulmuştur. Yukarıda değinildiği üzere, 6379 sayılı Kanun'da işveren veya işveren vekili tarafında yurda iade yükümlülüğüne uyulmaması hâlinde bu riayetsizliğin yaptırımı düzenlenmemiş ise de 854 sayılı Kanun'da bu hususa yer verilmiştir⁴⁷.

2. Uluslararası Kaynaklar

Uluslararası iş hukuku kaynakları, uluslararası çalışma sözleşmeleri, Birleşmiş Milletler belgeleri, Avrupa Konseyi sözleşmeleri gibi çok taraflı antlaşmalar

⁴⁶ 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun yurda iadeye ilişkin hükümleri aşağıda alt başlıklar hâlinde ayrıntılı olarak inceleneceğinden, burada genel olarak içeriğinden bahsetmekle yetinilmiştir.

⁴⁷ Sami Okay, "Yeni Deniz İş Kanununun Getirdiği Yenilikler ve Gemi Adamı Lehine Yapılan Değişiklikler", **İş Hukuku Dergisi**, Cilt:1, Sayı:4, 1969, (Yenilikler), s. 363.

sonucunda ortaya çıkabileceği gibi, sadece iki taraflı sözleşmeler yoluyla da oluşabilir⁴⁸.

Deniz İş Hukuku, deniz ticaretinin ve ulaşımının ülkeler arası olması nedeniyle uluslararası alanda çok kaynağa sahiptir⁴⁹. Birleşmiş Milletler belgeleri, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Sözleşme ve Tavsiye Kararları, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmeleri, Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen Sözleşmeler (Avrupa İnsan Hakları Sözleşmesi ve Avrupa Sosyal Şartı) ve Avrupa Birliği düzenlemeleri ve hukukî kaynakları Deniz İş Hukukunun kaynakları arasında yer alır⁵⁰.

Anayasa'ya göre,

Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak antlaşmaların onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır” (AY. m.90/1). *“Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyumsuzluklarda milletlerarası antlaşma hükümleri esas alınır*⁵¹ (AY. m.90/son).

Anayasa'nın 90. maddesi, temel hak ve özgürlüklere ilişkin uluslararası sözleşme hükümlerinin kanun kurallarından üstün tutulduğunu ortaya koymaktadır⁵². Buna karşılık, temel hak ve özgürlüklere ilişkin olmayan uluslararası sözleşmelerde böyle bir üstünlük bulunmamaktadır. Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından sekiz Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmesi temel insan haklarına ilişkin sözleşme olarak nitelendirilmiştir⁵³. Bunun dışında, temel hak ve özgürlüklere ilişkin olmayan

⁴⁸ Sarper Süzek, **İş Hukuku**, 20. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2020, (İş Hukuku), s. 87.

⁴⁹ Kar, s. 33.

⁵⁰ Bedük, ss. 53, 54.

⁵¹ 07.05.2004 ve 5170 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun'un 7. maddesi ile bu son cümle Anayasa'ya eklenmiştir.

⁵² Uluslararası sözleşmelerin iç hukuktaki yeri ile ilgili bkz. Melda Sur, **Uluslararası Hukukun Esasları**, 14. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2020, (Uluslararası Hukuk), ss. 62, 63; Olgun Akbulut, “Güncel Tartışmalar Işığında İnsan Hakları Sözleşmelerinin Türkiye Anayasal Sisteminde Normlar Hiyerarşisindeki Yeri”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:9, Sayı:115-116, 2014, s. 11 vd.; Hasan Tunç, “Milletlerarası Sözleşmelerin Türk İç Hukukuna Etkisi ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinin Türkiye ile İlgili Örnek Karar İncelemesi”, **Anayasa Yargısı Dergisi**, Cilt:17, 2000, s. 175 vd.; Rona Aybay, “Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukukundaki Yeri”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Sayı:70, 2007, s. 194 vd.; Kar, ss. 33-38.

⁵³ Türkiye tarafından da onaylanmış bu Sözleşmeler, 29 sayılı Cebri veya Mecburi Çalıştırma Hakkında Sözleşme, 87 sayılı Sendika Özgürlüğü ve Örgütlenme Hakkının Korunması Hakkında Sözleşme, 98 sayılı Teşkilatlanma ve Kollektif Müzakere Hakkı Prensiplerinin Uygulanması Hakkında Sözleşme, 100 sayılı Eşit Değerde İş İçin Erkek ve Kadın İşçiler Arasında Ücret Eşitliği Hakkında Sözleşme, 105 sayılı Zorla Çalıştırmanın Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Sözleşme, 111 sayılı İş ve Meslek Bakımından Ayrım Hakkında Sözleşme, 138 sayılı İstihdama Kabulde Asgari Yaşa İlişkin Sözleşme

Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'nin iş kanunları ile eş değerde olduğunu söylemek gerekir. Sözleşme ile kanun arasında bir çatışma olması hâlinde ise çatışmanın çözümünde uygulanacak olan lex posterior (öncelik-sonralık) veya lex specialis (özellik-genellik) kuralları geçerlidir⁵⁴.

Çalışmamızın konusunu oluşturan gemi adamlarının yurda iadesi, uluslararası kaynaklar arasında saydığımız Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'nde düzenlenmiştir: Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 23 sayılı Sözleşme, Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, gemi adamlarının yurda iadesine; 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi ise balıkçıların yurda iadesine ilişkin hükümler içermektedir. Bunlar dışında kalan birtakım Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinde de gemi adamlarının yurda iade hakkına ilişkin düzenlemeler yer almakta ise de bu düzenlemeler, diğerlerinden farklı olarak, gemi adamının yalnızca hastalanması ya da yaralanması durumunda yurda iadesine ilişkindir. Söz konusu Sözleşmeleri aşağıda “Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri” başlığı altında incelemeye çalışacağız.

a. Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 23 Sayılı Sözleşme

Gemi adamlarının yurda iadesi hakkında ilk uluslararası düzenleme, 23.06.1926 tarihli Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 23 Sayılı Sözleşme'dir. Sözleşme, 04.04.1928 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye kırk

ve 182 sayılı Kötü Şartlardaki Çocuk İşçiliğinin Yasaklanması Hakkında Sözleşme'dir. Temel insan haklarına ilişkin bu Sözleşmeler için bkz. ILO, Eight Fundamental Conventions, <https://libguides.ilo.org/c.php?g=657806&p=4649148>, (13.01.2021).

Süzek, haklı olarak bu Sözleşmelerin temel hak ve özgürlüklerle ilişkisi konusunda herhangi bir kuşku olmamakla birlikte, temel hak ve özgürlüklere ilişkin Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin, bu sayılanlardan ibaret olmadığını belirtmiştir (*Süzek*, *İş Hukuku*, s. 94).

⁵⁴ *Süzek*, *İş Hukuku*, s. 91; Süleyman Başterzi, “Uluslararası Sözleşmeler ve İç Hukuk Kuralları Çerçevesinde Kamu Görevlilerinin Toplu Pazarlık ve Toplu Sözleşme Sorunu”, **TİSK Akademi**, Cilt:1, Sayı:2, 2006/II, ss. 32, 33; Sur, *Uluslararası Hukuk*, s. 63; Eda Manav Özdemir, “Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin Türk İş Hukukunda Uygulanması”, **Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi**, Cilt:13, Sayı:52, 2016, s. 1976 vd. Uluslararası sözleşmelerin kendilerinden sonra çıkan kanunlara aykırılığı nedeniyle uygulanmamasının Anayasal sisteme ters düşeceği görüşü için bkz. Öner Eyrenci, “İş Hukuku Açısından Uluslararası Hukuk – Ulusal Hukuk İlişkisi ve Yargı Kararları”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Prof. Dr. Fevzi Şahlanan'a Armağan, Cilt:74, Özel Sayı, 2016, ss. 382, 383.

yedi ülke taraf olmuş ise de Türkiye, Taraf Devletlerden biri değildir. Ancak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte bu Sözleşme'ye taraf olan devletlerin sayısı on üçe düşmüştür⁵⁵. Zira 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin 10. maddesi gereği, Sözleşme'ye taraf olmakla 23 sayılı Sözleşme yürürlükten kalkacaktır⁵⁶.

23 sayılı Sözleşme, 14 maddeden oluşmaktadır. Sözleşme, uygulama alanı (m.1 f.1), kapsam dışında bırakılan gemiler (m.1 f.2), gemi adamının yurda iade hakkı ve iade yerleri, ayrıca gemi adamının yurda iade edilmesinin ve masraflara kimin katlanacağını iç hukukta düzenlenmesi gerektiği (m.3 f.1), gemi adamının hangi durumlarda yurda iade hakkını elde edemeyeceği (m.4), yurda iade masraflarının hangi kalemleri içerdiği (m.5) ile ilgili düzenlemeleri içermektedir⁵⁷.

b. Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 Sayılı Sözleşme

23 sayılı Sözleşme'nin kabul edildiği dönemde, ticaret gemilerinin sefere çıktıkları liman ile seferin son bulduğu liman, çoğu zaman gemi adamlarının vatandaşı oldukları ülke ile aynıydı. Ancak istihdamın çeşitlenmesi ve uluslararası boyut kazanması ile artık istihdam ilişkisinin başladığı liman ile gemi adamlarının vatandaşı oldukları ülke çoğu zaman örtüşmez olmuştu. Bu nedenle de iade yeri bakımından getirilen düzenlemeler mevcut duruma uyum sağlamamaktaydı. Ayrıca 23 sayılı Sözleşme'nin kabul edildiği tarih itibarıyla yurda iade, genellikle deniz yoluyla yapılmakta ve sağlık koşulları çalışmaya elverdiği takdirde gemi adamı dönüş seferi sırasında da gemide istihdam edilmekteydi. Ancak gerek deniz taşımacılığında gerek ise ekonomik ve teknolojik alandaki gelişmeler, mevcut koşulları değiştirmiş ve yeni

⁵⁵ Taraf devletlerin güncel bilgisi için bkz. ILO, Ratifications of C023 - Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312168, \(04.01.2022\).](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312168, (04.01.2022).)

⁵⁶ 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin 10. maddesi ile revize edilen sözleşmeler için bkz. ILO, List of the 36 Maritime Conventions and 1 Protocol revised by the Maritime Labour Convention, 2006, [https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_150389/lang--en/index.htm, \(13.01.2021\).](https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_150389/lang--en/index.htm, (13.01.2021).)

⁵⁷ Sözleşme içeriği için bkz. ILO, C023 - Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023, \(13.01.2021\).](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023, (13.01.2021).)

yeni ihtiyaçlar ortaya çıkmıştı. Denizcilik sektörünün ilerlemesi ile yabancı gemi adamı istihdamının yaygınlaşmasına rağmen bazı ülkelerin mevzuatında yabancı uyruklu gemi adamlarının yurda iadesine ve iade masraflarını kimin üstleneceğine ilişkin herhangi bir düzenleme de bulunmamaktaydı. Bu hususlar ileri sürülerek, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 24.09.1987 tarihinde gerçekleşen 74. oturumunda, 23 sayılı Sözleşme'nin gözden geçirilmesi gerektiği açıklanmıştır⁵⁸.

Tüm bu gerekçelerle, 23 sayılı Sözleşme yerine, 09.10.1987 tarihinde Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 sayılı Sözleşme kabul edilmiş ve bu Sözleşme 03.07.1991 tarihinde yürürlük kazanmıştır. 166 sayılı Sözleşme'ye on dört ülke taraf olmuş olup 23 sayılı Sözleşme'ye taraf olmayan Türkiye de bu on dört ülkeden biridir⁵⁹. Ancak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle bu Sözleşme'ye taraf olan devletlerin sayısı dörde düşmüştür⁶⁰. Zira 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olmakla Sözleşme'nin 10. maddesi gereği yürürlükten kalkacak sözleşmelerden biri de 166 sayılı Sözleşme'dir.

Sözleşmede yurda iadeye ilişkin olarak ana hatlarıyla, gemi adamlarının hangi durumlarda yurda iade hakkına sahip olduğu (m.2), Taraf Devletlerin iade yerlerini ulusal mevzuatta belirlemesi gerektiği (m.3 f.1), iade yerlerinin neler olabileceği (m.3 f.2), yurda iade maksadı ile seçilecek ulaşım yolu ve biçimi (m.4 f.1), masraf kalemlerinin neleri içerebileceği (m.4 f.4), iade işlemlerinin gemi maliki tarafından yerine getirilmemesi ve iade masraflarının karşılanmaması hâlinde Taraf Devletin sorumluluğu (m.5) ile ilgili düzenlemelere yer verilmiştir⁶¹.

⁵⁸ Süzel, Yurda İade, s. 178.

⁵⁹ Sözleşme, Türkiye tarafından 22.07.2003 tarihli ve 25176 sayılı Resmî Gazete'de onaylanmış ve Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından tescil edildiği tarih bakımından da 17.03.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁶⁰ Taraf devletlerin güncel bilgisi için bkz. ILO, Ratifications of C166 - Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312311,\(04.01.2022\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312311,(04.01.2022)).

⁶¹ Sözleşmenin Türkçe metni için bkz. ILO Türkiye Ofisi, 166 No'lu Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin Sözleşme, https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377307/lang--tr/index.htm; İngilizce metni için bkz. ILO, C166 - Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312311,en,\(13.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312311,en,(13.01.2021)).

c. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi

Deniz İş Hukuku ile ilgili Uluslararası Çalışma Örgütü bünyesinde 1920 yılından itibaren altmıştan fazla uluslararası sözleşme ve tavsiye kararı kabul edilmiş olup söz konusu sözleşme ve tavsiye kararlarının incelenmesi için 1998 yılında bir çalışma grubu oluşturulmuştur. Çalışma grubu, bazı uluslararası sözleşmelerin güncelliğini yitirdiği ve yeniden düzenlenmesi gerektiği sonucuna varmıştır⁶². Yürütülen çalışmalar sonucunda sözleşmelerin her birinin farklı ve belirli bir konuyu düzenlediği, her bir sözleşmenin aynı sayıda devlet tarafından onaylanmadığı, gemi adamları için yeknesak olarak kabul edilmiş ve uygulanabilir düzenleyici hukuk kuralları bulunmadığı hususları gündeme gelmiş ve bu bakımdan Deniz İş Hukukunun uluslararası alanda birleştirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır⁶³. Buna göre de Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 07.02.2006 – 23.02.2006 tarihleri arasında gerçekleşen 94. Konferansında Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kabul edilmiş ve Sözleşme, 20.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁶⁴. Sözleşme'nin temel amacı, uluslararası alanda deniz taşıma işkolunda hazırlanmış olan önceki tüm düzenlemeleri bünyesinde bulundurmak suretiyle geniş bir uygulama alanı sağlayarak denizde çalışanların haklarını tek bir sözleşme altında birleştirmektir. Öte yandan Sözleşme ile teknolojik gelişmeler karşısında mevcut sözleşmelerin bir kısmının geçerliliğini kaybetmesi, bir kısmının hiç kabul görmemesi, bazı kavramların bayrak devletinin tabi olduğu milli hukuka bırakılması gibi nedenlerle ortaya çıkan farklılıkların giderilmesi ve uluslararası alanda etkili olabilecek yeni standartların tek çatı altında toplanması da

⁶² Süzel, Yurda İade, s. 180. *Working Party on Policy regarding the Revision of Standards* isimli çalışma grubu tarafından deniz iş hukuku ile ilgili sözleşme ve tavsiye kararlarına ilişkin yapılan değerlendirmeler için bkz. Working Party on Policy regarding the Revision of Standards, Examination of the Need for Revision of Conventions Concerning Seafarers and Fishermen, <https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb273/prs-4.htm>, (13.01.2021).

⁶³ Süzel, Yurda İade, s. 180. Sözleşmenin hazırlık nedenleri ve süreç hakkında bkz. Moira McConnell ve diğerleri, **The Maritime Labour Convention, 2006: A Legal Primer to an Emerging International Regime**, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2011, s. 37 vd.

⁶⁴ Sözleşme'nin 8. maddesinin 3. fıkrasına göre Sözleşme, dünya gemi tonajının toplamda en az %33'lük bölümünü kapsayan en az 30 üyenin onayının tescil edildiği tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girer. Söz konusu koşulun 2012 yılında sağlanmasından sonra Sözleşme 20.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

amaçlanmıştır⁶⁵. Sözleşmeye şu an itibariyle dünya gemi tonajının %91'ini elinde tutan toplam doksan sekiz devlet taraftır⁶⁶.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2014⁶⁷, 2016⁶⁸ ve 2018⁶⁹ yıllarında değişikliğe uğramıştır. 2014 değişiklikleri 18.01.2017 tarihinde; 2016 değişiklikleri 08.01.2019 tarihinde; 2018 değişiklikleri de 26.12.2020 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁷⁰.

Türkiye, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olma yolundaki iç hukuk işlemlerini başlatmış ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair 6898 sayılı Kanunu 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete'de yayımlamıştır⁷¹. 6898 sayılı Kanun'un Tasarısı'nda yer verilen 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin İngilizce metni ve Türkçe tercümesi, Sözleşme'de

⁶⁵ S. Didem Algantürk Light, "Deniz İş Sözleşmesi Hakkında İnceleme Ve Değerlendirme", **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:11, Sayı:1-2, 2007, (Deniz İş Sözleşmesi Hakkında), s. 270; Onur Sabri Durak, "Deniz İş Sözleşmesi – 2006 Bağlamında Gemi Adamları İçin Öngörülen Asgari Koşulların İncelenmesi ve Değerlendirilmesi", **Denizcilik Dergisi**, Sayı:46, 2009, s. 47; Bedük, s. 66; Serdar Acar, **Gemiadamı Talepleri**, Akademi Yayınları, İstanbul, 2012, (Gemiadamı), s. 49; Ülkü Halatçı Ulusoy, "MLC 2006 (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi) İle Değişikliklerinin Öneme ve Türk Hukuku'nda Onay Sürecine İlişkin Bir Değerlendirme", **Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:5, Sayı:2, Ekim 2020, s. 4195.

⁶⁶ Güncel bilgi için bkz. ILO, Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331,\(04.01.2022\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331,(04.01.2022)).

⁶⁷ 11.06.2014 tarihinde Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 103. konferansı sonrasında kabul edilen 2014 değişiklikleri için bkz. ILC, Text Of The Amendments Of 2014 To The Maritime Labour Convention, 2006, [https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/previous-sessions/103/reports/WCMS_248905/lang--en/index.htm,\(13.01.2021\)](https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/previous-sessions/103/reports/WCMS_248905/lang--en/index.htm,(13.01.2021)).

⁶⁸ Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 105. konferansı sonrasında kabul edilen 2016 değişiklikleri için bkz. ILC, Amendments Of 2016 To The Maritime Labour Convention, 2006, [https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/previous-sessions/105/texts-adopted/WCMS_502375/lang--en/index.htm,\(13.01.2021\)](https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/previous-sessions/105/texts-adopted/WCMS_502375/lang--en/index.htm,(13.01.2021)).

⁶⁹ Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 107. konferansı sonrasında kabul edilen 2018 değişiklikleri için bkz. ILC, Amendments Of 2018 To The Code Of The Maritime Labour Convention, 2006, As Amended (MLC 2006), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:RP:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3952969,\(13.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51::NO:RP:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3952969,(13.01.2021)).

⁷⁰ 2014, 2016 ve 2018 değişikliklerinin işlendiği 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin metni için bkz. ILC, Maritime Labour Convention, 2006, As Amended, [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf,\(13.01.2021\)](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf,(13.01.2021)).

⁷¹ Kanunun gerekçesinde belirtildiği üzere; Sözleşme'nin onaylanması ile Türkiye'nin denizcilik camiasında son yıllarda edindiği kazanım ve itibarın olumsuz etkilenmemesi, denizcilik alanında AB müktesebatına uyum sağlanması, Türk denizciliğinin ilerlemesi ve denizcilik alanında küresel gelişmelere entegre olunması, çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve rekabet edebilirliği artırarak ulusal gelirin yükselmesi gibi hususların hedeflendiği anlaşılmaktadır. Bkz. TBMM, **Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/456) ve Dışişleri Komisyonu Raporu**, Dönem:26, Yasama Yılı:1, Sıra Sayısı:89, (Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı), s. 23.

yapılan değişiklikleri içermemektedir. 2014, 2016 ve 2018 yıllarında yapılan değişiklikler bugün itibariyle yürürlük kazandığından Türkiye'nin ancak değiştirilmiş şekli ile Sözleşme'yi onaylaması gerekmektedir. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, Kanun Tasarısı'nın ekinde yer verildiğı hâliyle Resmî Gazete'de yayımlandığı takdirde, Türkiye hakkında yürürlük kazanacak metin ile Resmî Gazete metni uyumlu olmayacaktır⁷².

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin 8. maddesi gereğı Sözleşme'nin onayının, Uluslararası Çalışma Bürosu Genel Müdürlüğü'ne tescil için gönderilmesi gerekmekte olup bu Sözleşme her üye için onayın tescil edildiğı tarihten on iki ay sonra yürürlüğe girmektedir. Ancak Türkiye'nin 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne katılma belgesini tevdi ettiğine ilişkin Uluslararası Çalışma Örgütü kayıtlarında herhangi bir bilgi bulunmamaktadır⁷³. Sözleşme'nin Türkiye açısından hukuken bağlayıcı olabilmesi için iç hukuk onay sürecinin tamamlanmasından sonra onay belgesinin Uluslararası Çalışma Örgütü'ne tevdi edilmesi gerekmektedir⁷⁴.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, anayasal nitelikte sayılabilecek on altı maddeden (*Article*) oluşmakta; deniz iş sözleşmesi ve iş ilişkisi ile ilgili kapsamlı düzenlemeler ise bu maddelerden sonra Kurallar (*Regulation*) ve Kodlar (*Code*) kısmında yer almaktadır. Sözleşmede yer alan "*Article*" başlığını taşıyan maddeler ile "*Regulation*" isimli kurallar, temel hak ve ilkeler ile Sözleşmeyi onaylayan devletlerin aslı yükümlülüklerini ortaya koymaktadır. Bu düzenlemeler emredici niteliktedir. Kodların altında ise "*Standard A*" olarak ifade edilen hükümler ile "*Guideline B*" adı verilen yönerge düzenlemeleri bulunmaktadır. Standart A hükümleri emredici düzenlemeler olmakla birlikte "*Guideline B*" yönergeleri emredici nitelikte değildir.

⁷² Sözel, Yurda İade, ss. 182, 183. Sözleşme'de yapılan değişiklikler ile 6898 sayılı Kanun tasarısı ekinde yer alan metin arasındaki farklılık için ayrıca bkz. Üçüncü Bölüm, IV. B.

⁷³ ILO, Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331,\(04.01.2022\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312331,(04.01.2022)). ILO Türkiye Ofisi ile 2019 yılı Temmuz ayında ve 2021 yılı Ocak ayında kurulan irtibat sonucunda Sözleşme onayının Uluslararası Çalışma Bürosu'na tescil için gönderilmediğı, Sözleşme'de bazı teknik hususların birkaç Bakanlığın koordinasyonunda çözüme kavuşturulması gerektiğı, ILO Genel Merkez'den ve IMO'dan teknik uzmanların katılımıyla 30.07.2019 tarihinde bir çalıştay düzenlendiğı, resmî onay sürecinde ise şimdilik bir ilerleme kaydedilmediğı bilgilerine ulaşılmıştır. Ayrıca ILO Türkiye Ofisi, internet sitesinde yapmış olduğı 03.02.2021 tarihli haberde Sözleşme'nin ulusal mevzuatla uyumlaştırma sürecinin devam ettiğı bilgisini paylaşmıştır. Bkz. ILO Türkiye Ofisi, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) Kodu'na Ait 2018 Tarihli Değişiklikler, [https://www.ilo.org/ankara/news/WCMS_768847/lang--tr/index.htm,\(04.01.2022\)](https://www.ilo.org/ankara/news/WCMS_768847/lang--tr/index.htm,(04.01.2022)).

⁷⁴ 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin Türk Hukuku'nda onaylanması ve buna ilişkin mevzuat hakkında açıklamalar için ayrıca bkz. Halatçı Ulusoy, ss. 4207-4210.

Diğer bir ifadeyle Kodlar, A ve B bölümleri olarak ikiye ayrılmakta; A bölümünde Sözleşmeyi onaylayan devletler için zorunlu standartlar, B bölümünde ise zorunlu olmayan, ancak uygulayıcılar için tavsiye niteliğinde prensipler ve standartlar yer almaktadır⁷⁵.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde gemi adamlarının yurda iade edilmesi, Kural 2.5'te düzenlenmiş olup burada kuralın amacı, "gemi adamlarına yurda dönme imkânı sağlamak" olarak belirtilmiştir⁷⁶. Sözleşmede, belirtilen durum ve şartlarda gemi adamlarının masrafsız olarak yurda dönme haklarına sahip olduğu (Kural 2.5 f.1), üye devletlerin gemi adamlarının yurda dönmelerini sağlamak açısından bayrağını taşıdıkları geminin finansman garantisini sağlaması gerektiği (Kural 2.5 f.2) kural olarak belirtilmiştir. Gemi adamının hangi şartlarda yurda iade hakkına sahip olduğu (A2.5.1 f.1), Taraf Devletlerin iade yerlerini ulusal mevzuatta belirlemesi gerektiği (A2.5.1 f.2/c), iade yerlerinin neler olabileceği (Yönerge B2.5.1 f.6), Taraf Devletlerin yurda iade sürecinde oluşacak masraf kalemlerini ulusal mevzuatta düzenlemeleri gerektiği (A2.5.1 f.2/c), masraf kalemlerinin neleri kapsayabileceği (Yönerge B2.5.1 f.3), iade işlemlerinin gemi maliki tarafından yerine getirilmemesi ve iade masraflarının karşılanmaması hâlinde masrafların nasıl karşılanacağı (A2.5.2), mali güvencenin nasıl temin edileceği, Taraf Devletlerin kurması gerektiği mali güvence sistemi (A2.5.2 f.3) ile ilgili düzenlemelere de yer verilmiştir.

⁷⁵ Algantürk Light, Deniz İş Sözleşmesi Hakkında, s. 272; Dünder, Çalışma Süreleri, s. 99; Süzel, Yurda İade, s. 184; Halatçı Ulusoy, s. 4197; Kar, s. 42; McConnell ve diğerleri, s. 122; John Isaac Blanck, "Reflections on the Negotiation of the Maritime Labor Convention at the International Labor Organization", **Tulane Maritime Law Journal**, Cilt: 31, Sayı:1, 2006, ss. 42, 43; Iliana Christodoulou Varotsi, "Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives", **Journal of Maritime Law & Commerce**, Cilt:43, Sayı:4, 2012, s. 471; Onur Sabri Durak, "Remarks on Conditions of Employment in the Context of Maritime Labour Convention 2006", **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:8, Sayı:16, Güz 2009, s. 142.

⁷⁶ 2006 tarihli Sözleşme'nin tercümesine 6898 sayılı Kanun'un Tasarısı'nın ekinde yer verilmiştir. Bkz. TBMM, Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, s. 27 vd. Ancak tercüme, Sözleşme'nin 2014 yılı değişikliklerini içermemektedir. Türkçe tercümede yer verilen Standart A2.5-Yurda Dönüş düzenlemesi 2014 yılında yapılan değişiklikle Standart A2.5.1 olmuş, Mali Güvence başlığı ile Standart A2.5.2 eklenmiş ve Yönerge B2.5'e Mali Güvence ile ilgili B2.5.3 eklenmiştir.

d. 188 Sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi

188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi 14.06.2007 tarihinde kabul edilmiş olup Sözleşme, 16.11.2017 tarihinde yürürlük kazanmıştır. Sözleşmeye on dokuz ülke taraf ise de Türkiye, Taraf Devletlerden biri değildir⁷⁷.

Balıkçıların yurda iadesi, Sözleşme'nin 21. maddesinde hükme bağlanmıştır. Maddede balıkçıların hangi durumlarda yurda iade hakkına sahip olduğu (m.21/1), gemi malikinin yurda iade masraflarından sorumluluğu ve istisnası (m.21/2), Taraf Devletlerin yurda iade şartlarını ve iade yerlerini ulusal mevzuatlarında belirlemesi gerektiği (m.21/3), iade işlemlerinin gemi maliki tarafından yerine getirilmemesi hâlinde Taraf Devletin sorumluluğu (m.21/4) ve gemi malikinin sözleşme ilişkisi çerçevesinde ödemesi gerektiği yurda iade masraflarını ödediği takdirde sorumlu kişiye rücu etme hakkı (m.21/5) ile ilgili düzenlemelere yer verilmiştir. Öte yandan Sözleşme'nin 39. maddesinde balıkçıların sağlık problemlerinde de yurda iade müessesinin gündeme geleceği belirtilmiştir⁷⁸.

e. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri

Gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin hükümler sevk eden Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinden biri de 24.10.1936 yılında kabul edilen ve 29.10.1939 tarihinde yürürlük kazanan Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması veya Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 Sayılı Sözleşmedir. Sözleşmeye on sekiz Devlet taraf olmuş ancak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi ile birlikte Taraf Devlet sayısı beşe düşmüştür⁷⁹.

⁷⁷ Taraf devletlerin güncel bilgisi için bkz. ILO, Ratifications of C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333,\(04.01.2022\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333,(04.01.2022)).

⁷⁸ Sözleşme içeriği için bkz. ILO, C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188,\(15.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188,(15.01.2021)).

⁷⁹ Taraf devletlerin güncel bilgisi için bkz. ILO, Ratifications of C055 - Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312200,\(04.01.2022\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312200,(04.01.2022)).

Türkiye bugün itibariyle bu beş Devlet'ten birisidir⁸⁰. 55 sayılı Sözleşme'de gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin düzenlemelere 6. maddede yer verilmiştir. Maddede hastalık ya da yaralanma sonucu gemi adamının yurda iade hakkı (m.6/1), iade yerlerinin neler olabileceği (m.6/2), masraf kalemlerinin neleri içerebileceği (m.6/3), gemi malikinin yurda iade yükümlülüğünü yerine getirmiş sayılacağı hâller (m.6/4) düzenlenmiştir⁸¹.

Öte yandan 28.06.1946 tarihinde kabul edilen Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 70 sayılı Sözleşme'de de gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin düzenleme bulunmaktadır. Ancak 70 sayılı Sözleşme uygulama alanı bulamamaktadır⁸². Sözleşmeyi yedi ülke onaylamış olup Türkiye bu ülkelerden değildir⁸³. Sözleşme'nin 1. maddesinde yurda iade tanımına yer verilmiştir (m.1/1-c). 3. maddede ise gemi adamının sakatlanması ya da hastalanması sebebiyle geminin sicile kayıtlı olduğu yer dışında başka bir yerde bırakılması hâlinde yurda iade imkânına (m.3/1-c) ve bu durumda kendisine ödenecek ücrete (m.3/2) ilişkin hükümler yer almaktadır⁸⁴.

⁸⁰ Türkiye taraf olma sürecini Gemiadamlarının Hastalanması, Yaralanması Ya Da Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 Sayılı Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında 4942 sayılı Kanun ile başlatmıştır. Sonrasında Türkçe tercümesi ile resmî İngilizce metni 17.12.2003 tarihli ve 25319 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır. Sözleşme, Türkiye'de 17.03.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin Türkiye'de yürürlüğe girmesi ile Türkiye 55 sayılı Sözleşme'den kendiliğinden ayrılacaktır. Zira 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin 10. maddesi gereği, Sözleşme'ye taraf olmakla 55 sayılı Sözleşme yürürlükten kalkacaktır.

⁸¹ Sözleşme içeriği için bkz. ILO, C055 - Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C055, (15.01.2021).

⁸² Sözleşme'nin 12. maddesine göre Sözleşme, içlerinde her biri en az 1 milyon tonlatoluk kayıtlı nakliye gemisi filosuna sahip 4 ülkenin yer alacağı ülkelerden (ABD, Arjantin Cumhuriyeti, Avustralya, Belçika, Brezilya, Kanada, Şili, Çin, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Birleşik Krallık, Yunanistan, Hindistan, İrlanda, İtalya, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, İsveç, Türkiye ve Yugoslavya) 7'sinin onay belgelerinin tescil edildiği tarihten 6 ay sonra yürürlüğe girer. Ancak Sözleşmeyi onaylayan devletler yalnızca, Cezayir, Fransa, Hollanda, Peru, Polonya, İspanya ve İngiltere'dir.

Bkz. ILO, Ratifications of C070 - Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70), https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312215, (15.01.2021).

Sonrasında, 09.10.1987 tarihinde Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 165 sayılı Sözleşme kabul edilmiştir.

Öte yandan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin 10. maddesi gereği, Sözleşme'ye taraf olmakla yürürlükten kalkacak sözleşmelerden biri de 70 sayılı Sözleşme'dir.

⁸³ Sözleşmeyi onaylayan ülkeler için bkz. ILO, Ratifications of C070 - Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312215, (04.01.2022).

⁸⁴ Sözleşme içeriği için bkz. ILO, C070 - Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70),

24.09.1982 tarihinde Cenevre’de yapılan 24. oturumda gemi adamlarının sağlıklarının korunması ve tıbbî bakımlarına ilişkin bazı öneriler değerlendirilmiştir. Bunun sonucunda, 08.10.1987 tarihinde Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbî Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme kabul edilmiş; 11.01.1991 tarihinde de yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye on beş Devlet taraf olmuş ise de 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin yürürlüğe girmesi ile birlikte bu sayı üçe düşmüştür⁸⁵. Türkiye bugün itibariyle Taraf Devletlerden biridir⁸⁶. Gemi adamlarının sağlıklarının korunması ve tıbbî bakımlarının geliştirilmesine ilişkin olarak Taraf Devletlerin iş birliği yapacağı hususların gösterildiği 13. maddede gemide hastalanan gemi adamının mümkün olan en kısa sürede yurda iadesi (m.13/2-e) ve yurda iadesi esnasında gemi adamına kişisel yardım sağlanması (m.13/2-f) konuları hükme bağlanmıştır⁸⁷.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 165 sayılı Sözleşme de gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin düzenlemeler içermektedir. 09.10.1987 tarihinde kabul edilen Sözleşme, 02.07.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşmeye üç Devlet taraf olmuş ise de bu üç Devlet, aynı zamanda 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ne taraf olduğundan, 165 sayılı Sözleşme şu an için uygulama alanı bulamamaktadır⁸⁸. Zira 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin 10. maddesi gereği, Sözleşme’ye taraf olmakla yürürlükten kalkacak Sözleşmeler’den biri de 165 sayılı Sözleşme’dir. Sözleşme’nin 1. maddesinde yurda iade tanımına yer verilmiştir. (m.1/i)

[https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312215,en:NO,\(15.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312215,en:NO,(15.01.2021)).

⁸⁵ Taraf devletlerin güncel bilgisi için bkz. ILO, Ratifications of C164 - Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312309,\(04.01.2022\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312309,(04.01.2022)).

⁸⁶ Gemiadamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbî Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair 4945 sayılı Kanun ile taraf olma süreci başlatılmış; sonrasında Türkçe tercümesi ile resmî İngilizce metni 02.12.2003 tarihli ve 250304 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır. Sözleşme Türkiye’de 17.03.2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin Türkiye’de yürürlüğe girmesi ile Türkiye 164 sayılı Sözleşme’den kendiliğinden ayrılacaktır. Zira 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin 10. maddesi gereği, Sözleşme’ye taraf olmakla 164 sayılı Sözleşme yürürlükten kalkacaktır.

⁸⁷ Sözleşme içeriği için bkz. ILO, C164 - Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100::NO:12100:P12100_ILO_CODE:C164:NO,\(21.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100::NO:12100:P12100_ILO_CODE:C164:NO,(21.01.2021)).

⁸⁸ Bilgi için bkz. ILO, Ratifications of C165 - Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312310,\(21.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312310,(21.01.2021)).

Sözleşmede tıbbî bakım gerektiren durumlarda gemi adamının yurda iade imkânına (m.13) ve ödenecek ücrete (m.14-15) ilişkin hükümler yer almaktadır⁸⁹.

II. YURDA İADE BORCUNUN HUKUKÎ DAYANAĞI: İŞVERENİN GÖZETME BORCU

İş Hukukunun öncelikle işçiyi koruma hukuku olması ve iş ilişkisi içinde işçinin işverene ekonomik ve kişisel bağıllığı karşısında işçinin özel olarak korunması gerekmiştir. İş Hukukunun temelinde yatan bu amaç işveren bakımından işçiyi gözetme borcu şeklinde ortaya çıkmaktadır. İşçiyi gözetme borcu kapsamında işveren, işçiye yardımcı olmak, onun çıkarlarının zedelenmesine yol açabilecek davranışlardan kaçınmak, gördüğü iş dolayısıyla uğrayabileceği zararlara karşı gerekli önlemleri almakla yükümlüdür⁹⁰.

İşçiyi gözetme borcu, işçinin kişiliğinin korunması, işçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanmasına kadar geniş kapsamda değerlendirilen bir borç olup borcun kapsamı mevzuat hükümlerinin yanında dürüstlük ve iyiniyet kuralları ile belirlenir⁹¹. Gerçekten de işverenin gözetme borcunu, işçinin kendisine duyduğu güveni boşa çıkarmayacak ve işçinin haklı çıkarlarını gözetecek bir biçimde yerine getirip getirmediği dürüstlük kuralının yardımıyla daha kolay ve daha doğru olarak çözümlenebilecektir⁹².

⁸⁹ Sözleşme içeriği için bkz. ILO, C165 - Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312310,en:NO,\(21.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312310,en:NO,(21.01.2021)).

⁹⁰ Kenan Tunçomağ ve Tankut Centel, **İş Hukukunun Esasları**, 9. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2018, s. 10; İlhan Ulsan, **Özellikle Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İşçiyi Gözetme Borcu Bundan Doğan Hukuki Sorumluluğu**, Kazancı Hukuk Yayınları, İstanbul, 1990, s. 1; Süzek, İş Hukuku, s. 397; Ünal Narmanlıoğlu, **İş Hukuku Ferdi İş İlişkileri I**, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2014, s. 320; Hamdi Mollamahmutoğlu, **İş Hukuku**, Gözden Geçirilmiş Yenilenmiş 2. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008, s. 531; Ömer Ekmekçi ve Esra Yiğit, **Bireysel İş Hukuku Dersleri**, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 290; İbrahim Aydın, “İşçinin Kişiliğinin Korunmasına Yönelik Düzenlemeler ve Borçlar Kanunu Tasarısının Konuyla İlgili Maddelerinin Değerlendirilmesi”, **TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi**, Cilt:19, 2005, ss. 22, 23; Emine Tuncay Kaplan, “Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre İş İlişkisinde İşçinin Kişilik Haklarının Korunması”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:24, 2011, s. 41; Levent Akın, “İşverenin İşçiyi Gözetme Borcunun İhlali ve Kusurun Takdiri”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:1, 2006, s. 152; Betül Erkanlı Başbüyük, **İşçinin İş Görmekten Kaçınma Hakkı**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2019, s. 156; Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 6.

⁹¹ Öner Eyrenci ve diğerleri, **İş Hukuku**, 10. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2020, s. 167; Bedük, s. 148; Erkanlı Başbüyük, s. 156.

⁹² Ulsan, s. 5.

İşverenin işçiyi gözetme borcunun yasal dayanağını, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 417. maddesi oluşturmaktadır. İlgili maddeye göre

İşveren, hizmet ilişkisinde işçinin kişiliğini korumak ve saygı göstermek ve işyerinde dürüstlük ilkelerine uygun bir düzeni sağlamakla, özellikle işçilerin psikolojik ve cinsel tacize uğramamaları ve bu tür tacizlere uğramış olanların daha fazla zarar görmemeleri için gerekli önlemleri almakla yükümlüdür.

Türk Borçlar Kanunu'nun yürürlüğe girmesinden önce işverenin bu borcunun sınırı ve kapsamını 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun 2. maddesinde düzenlenen dürüstlük ve iyi niyet kuralları belirlemekteydi. Türk Borçlar Kanunu'nun ilgili hükmü ile işverenin işyerinde dürüstlük ilkelerine uygun bir düzeni sağlama yükümlülüğünden söz edilmekle artık bu sınırın dürüstlük ilkesi olduğu Kanun'da özel olarak belirtilmiş olmaktadır⁹³.

İşverene yüklenmiş bulunan işçiyi gözetme borcunu yan edim niteliğinde borç olarak değerlendirenler⁹⁴ olduğu gibi Türk Borçlar Kanunu'nun 417. maddesi gereği işverene yükletilmiş olan işçiyi gözetme borcunu aslî edim yükümü olarak kabul edenler⁹⁵ de bulunmaktadır. Aslî edim yükümleri doğrudan doğruya ifası dava edilebilen yükümlülüklerdendir. Yan edim yükümlülükleri ise aslî olmayan, dolayısıyla sözleşmenin tipini belirlemeyen, ancak aslî edime bağlı, ikinci derecede bir nitelik ve amaç taşıyan edimlerden olup gerektiğinde alacaklı ayrı bir ifa davası ile bunların yerine getirilmesini isteyebilir⁹⁶.

Türk Borçlar Kanunu ile hükme bağlanan, işverenin işçiyi gözetme borcu, iş sözleşmesinin sosyal içeriğini oluşturmaktadır. İşverenin söz konusu gözetme borcunu yerine getirmemesi durumunda işçi, işverene karşı Türk Borçlar Kanunu'nun 123. ve devamı maddelerine göre hareket edebilir. Bu kapsamda işçi, işi görmekten kaçınabileceği gibi bağımsız ifa davası açabilir ve iş sözleşmesini dilerse

⁹³ Nuri Çelik ve diğerleri, **İş Hukuku Dersleri**, Yenilenmiş 33. Baskı, Beta Yayınları, 2020, s. 369.

⁹⁴ Ercan Akyiğit, **İş Hukuku**, 13. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021, (İş Hukuku), s. 167; Bedük, s. 148.

⁹⁵ Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 21. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2017, s. 35, (Borçlar Hukuku); Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 6.

⁹⁶ Eren, Borçlar Hukuku ss. 32, 33; Şükran Ertürk, **İş İlişkisinde Temel Haklar**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2002, s. 90.

feshedebilir⁹⁷. İşverenin gözetme borcunun yasal dayanağını oluşturan hükümler emredici hukuk normlarıdır. Zira İş Hukukunun işçiyi koruyucu hukuk olması, işçinin korunmasına yönelik kuralların emredici karakter taşımasıyla mümkündür⁹⁸. Bu itibarla da taraflar sözleşme ile gözetme borcuna ilişkin tedbirlerin uygulanmasından vazgeçemezler ve sınırlarını daraltamazlar. Ayrıca işçiler bu haklarından feragat edemezler. İşçi ve işveren arasındaki bağımlılık ilişkisi ile birlikte işverenin işçiyi gözetme borcunun emredici hukuk normu olarak düzenlenmesi karşısında kanaatimizce de bu borcun işverenin aslî borcu olarak kabul edilmesi daha uygun gözükmektedir.

İşverenin işçiyi gözetme borcu ile ilgili genel bir düzenlemeye, 4857 sayılı İş Kanunu'nda yer verilmemiştir⁹⁹. İşverenin işçiyi gözetme borcu kapsamında değerlendirilen işçi sağlığı ve iş güvenliğini sağlama yükümlülüğü, 4857 sayılı İş Kanunu'nun 77 ilâ 89. maddeleri arasında düzenlenmiş idiyse de 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nun kabul edilmesi ile İş Kanunu'ndaki bu maddeler yürürlükten kalkmıştır. İş sağlığı ve güvenliği konusunun daha geniş kapsamda ve özel olarak düzenlendiği İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu'nda işverenin, çalışanların işle ilgili sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlü olduğuna dair hükümler yer almaktadır. Bu Kanun'un kapsam olarak oldukça geniş olduğunu söylemek mümkündür. Zira Kanun, kamu ve özel sektöre ait bütün işlere ve işyerlerine, bu

⁹⁷ Fikret Eren, **Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığından Doğan Sorumluluğu**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, No:344, Ankara, 1974, s. 35.

⁹⁸ Mollamahmutoğlu, s. 13.

⁹⁹ Esasen işverenin işçiyi gözetme borcu ile ilgili genel düzenlemeye 4857 sayılı İş Kanunu yerine Türk Borçlar Kanunu'nda yer verilmesinin daha uygun olduğu düşüncesindeyiz. Zira İş Kanunu, sadece Kanun kapsamında bulunan işçilere uygulanmakta olup özel kanun niteliğindedir. İş Kanunu ile Deniz İş Kanunu ve Basın İş Kanunu arasında özel kanun-genel kanun ilişkisi de bulunmamaktadır. Bu kanunların tümü için sadece Türk Borçlar Kanunu genel kanun niteliğindedir. Kaldı ki 4857 sayılı İş Kanunu'nun, diğer özel iş kanunlarına göre genel kanun niteliği taşıdığını gösteren bir hüküm de bulunmamaktadır. Bu itibarla işverenin işçiyi gözetme borcuna, sözü edilen iş kanunlarına göre genel kanun niteliği taşıyan Türk Borçlar Kanunu'nda yer verilmesinin, bir iş sözleşmesine tabi olarak çalışan tüm işçileri koruyucu mahiyette olması bakımından daha uygun olduğu kanaatindeyiz. İş Kanunu'nun özel, Borçlar Kanunu'nun genel kanun durumunda olduğu yönündeki görüşler için bkz. M. Kemal Oğuzman, **Türk Borçlar Kanunu ve İş Mevzuatına Göre Hizmet (İş) Akdinin Feshi**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1955, ss. 28, 29; Süzek, İş Hukuku, ss. 40, 41; Ejder Yılmaz, "Genel Kanun - Özel Kanun İlişkisi (Türk Borçlar Kanunu ve İş Kanunu Bağlamında)", **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:22, Haziran 2011, s. 28; Çelik ve diğerleri, s. 20; Ekmekçi ve Yiğit, ss. 5, 6; Eda Karaçöp ve Efe Yamakoğlu, "6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun Hizmet Sözleşmesine İlişkin Hükümleri ve İş Kanunları İle İlişkisi", **Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi**, Cilt:10, Sayı:38, 2013, ss. 87, 88; Bedük, ss. 42, 43; K. Ahmet Sevimli, **İş Hukukunda Kaptan**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, 1999, (Kaptan), s. 8; Kar, s. 45.

işyerlerinin işverenleri ile işveren vekillerine, çırak ve stajyerler de dâhil olmak üzere tüm çalışanlarına faaliyet konularına bakılmaksızın uygulanmaktadır¹⁰⁰.

Deniz İş Kanunu'nda işverenin gözetme borcuna ilişkin genel bir düzenleme yapılmamıştır¹⁰¹. Bu nedenle de Deniz İş Kanunu anlamında işveren olan kişiler, işçiyi gözetme borcunu genel kanun niteliğindeki Türk Borçlar Kanunu çerçevesinde ve kapsam olarak uygulama alanında buldukları 6331 sayılı İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu çerçevesinde yerine getirmelidirler.

Gemi adamları, gemi yolculuğu boyunca gördükleri işin dışında deniz ve hava koşullarının sebep olduğu çeşitli risklerle karşı karşıyadırlar. Bu nedenle de gemi adamlarının yaptıkları işler ağır ve tehlikeli işlerden olup bu tehlikelere karşı işveren, gemi ve gemidekilerin can ve mal güvenliğini korumak ve kollamakla, gemi adamlarının sağlık ve güvenliklerini sağlamakla yükümlüdür¹⁰².

Deniz İş Hukuku uygulaması ve uluslararası belgelerde işverenin işçiyi gözetme borcu kapsamındaki yükümlülüklerinden biri gemi adamının sağlığı ve güvenliği ile sosyal güvenliğinin korunması¹⁰³, diğeri ise gemi adamının yurda

¹⁰⁰ Bedük, s. 149.

¹⁰¹ Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 7.

¹⁰² Bedük, s. 148.

¹⁰³ Uluslararası alanda gemi adamlarının sağlığı ve güvenliğinin korunması ile sosyal güvenliğinin sağlanmasına ilişkin Uluslararası Sözleşmeler; Deniz İşinde Gençlerin Tıbbî Muayenesi Hakkında 16 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmamıştır); Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması veya Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmış, 17.12.2003 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); Gemi Adamlarının Hastalık Sigortası Hakkında 56 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmamıştır); Gemilerde Mürettebat İçin İşe Ve Yemek Hizmetlerine İlişkin 68 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmış, 12.12.2003 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliği Hakkında 70 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmamıştır); Gemi Adamlarının Sağlık Muayenesine İlişkin 73 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmış, 17.12.2003 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); Mürettebatın Barınma Yerleri Hakkında 92 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmış, 25.01.2004 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); Mürettebatın Barınma Yerleri Hakkında 133 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmış, 09.10.2003 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); Gemi Adamları İçin Kazaların Önlenmesi Hakkında 134 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmış, 12.12.2003 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması Ve Tıbbî Bakımına İlişkin 164 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmış, 02.12.2003 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliği Hakkında 165 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmamıştır); Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 sayılı Sözleşme (Türkiye tarafından onaylanmış, 22.07.2003 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (Türkiye, Sözleşme'ye taraf olma yolundaki iç hukuk işlemlerini başlatmış ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair 6898 sayılı Kanunu 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete'de yayımlamıştır); İnsan Hakları Evrensel Beyannamesi (Türkiye tarafından onaylanmış, 27.05.1949 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); İnsan Haklarını Ve Ana Hürriyetlerini Koruma Sözleşmesi (Türkiye tarafından onaylanmış, 19.03.1954 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır); Avrupa Sosyal Şartı-Gözden Geçirilmiş- (Türkiye tarafından onaylanmış, 09.04.2007 tarihinde R.G.'de yayımlanmıştır) olarak sayılabilecektir.

iadesinin sağlanmasıdır. Ekonomik bakımdan zayıf olan gemi adamını, iş sözleşmesinin son bulunduğu limanda bırakmak işçinin korunması ilkesi ile bağdaşmamaktadır. Bu nedenle de kanun koyucu, işçinin korunması ilkesi gereği gemi seferde veya başka bir limanda iken iş sözleşmesinin sona ermesi durumunda gemi adamının ülkesine geri gönderilmesinin sağlanmasını zorunlu kılmıştır¹⁰⁴.

Her ne kadar Türk Borçlar Kanunu'nda işverenin gözetme borcunun düzenlendiği hükümde, işverenin hizmet ilişkisinde işçiyi korumakla yükümlü olduğu belirtilmiş ise de Deniz İş Kanunu'nda düzenlenen ve işverenin gözetme borcundan kaynaklanan yurda iade borcu, hizmet ilişkisinin sona ermesi sonucunda gündeme gelmektedir. Deniz İş Kanunu'nda getirilen bu düzenleme ile işverenin işçiyi gözetme borcunun kanundan doğan bir nedenle hizmet ilişkisi süresi ile sınırlı kalmadığı; başka bir anlatımla işçiyi gözetme borcuna ilişkin olarak Borçlar Kanunu'nda belirlenen sınırın Deniz İş Hukukunda getirilen özel düzenleme ile aşıldığı bir durum söz konusudur. Zira Deniz İş Kanunu'nda düzenlenen yurda iade yükümlülüğü kapsamında işverenin, hizmet ilişkisinin sona ermesinden sonra da gemi adamını gözetme borcu bulunmaktadır.

İşverenin işçiyi gözetme borcu geniş kapsamlı bir borç olup çerçevesini çizmek, borcun kapsamına girecek hususları önceden belirlemek mümkün değildir. Bu nedenle de işverenin işçiyi gözetme borcunun kapsamını mevzuat hükümleri yanında dürüstlük ve iyi niyet kuralları ile belirlemek ve sınırlarını çizmek gerekmektedir¹⁰⁵.

Gerçekten de işverenin işçiyi gözetme borcunun sınırını, Türk Borçlar Kanunu'nun 417. maddesinin lafzından hareketle sadece hizmet ilişkisi süresi ile sınırlı tutmak kimi zaman adaletsizliğe ve işçi açısından olumsuzluklara neden olabilecektir. Deniz İş Kanunu'nda düzenlenen işverenin yurda iade borcu, bu duruma en güzel örnektir. Keza işverene hizmet ilişkisinin sona ermesi sonrası işçisini gözetme borcu kapsamında yurda iade yükümlülüğü yüklenmemesi, ekonomik açıdan güçsüz durumda olan gemi adamını, iş sözleşmesinin feshedildiği limanda kendi kaderi ile baş başa bırakmayı beraberinde getirecektir. Bu durum da başlı başına İş Hukukunun işçiyi koruyucu hukuk olması amacına ters düşecektir. Öte yandan iş sözleşmesinin işçi ile işveren arasında kişisel ilişki kuran niteliği ve taraflar arasında karşılıklı sadakatin

¹⁰⁴ Ulucan, ss. 50, 51; Bedük, s. 155; Özbek, ss. 79, 80.

¹⁰⁵ Narmanlıoğlu, s. 320; Süzek, İş Hukuku, s. 397.

varlığı karşısında, gemi adamını iş sözleşmesinin feshedildiği limanda bir bilinmeyene bırakmak aynı zamanda Medeni Kanun'un 2. maddesi kapsamında dürüstlük ve iyi niyet kurallarına aykırılık teşkil edecektir. Bu doğrultuda da Deniz İş Kanunu'nda hizmet ilişkisi sona erse dâhi işverene, işçisini gözetme borcu kapsamında yurda iade yükümlülüğünün yüklenmesi bu borcun kapsam ve sınırının dürüstlük ve iyi niyet kuralları ile belirlenmesi gerektiğinin en önemli göstergesidir. Kaldı ki kanun koyucu bu amaçla, Deniz İş Kanunu'na işverenin gemi adamını gözetme borcu kapsamında değerlendirilen ve fesihden sonra gündeme gelen yurda iadeye ilişkin hükümler getirmiş; Türk Borçlar Kanunu'ndaki sınırı bu özel düzenlemelerle aşmıştır.

III. YURDA İADE BORCUNUN YER İTİBARI İLE UYGULAMA ALANI: GEMİ

A. Türk Ticaret Kanunu Bakımından Gemi

Gemi tanımına, hem 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nda hem de 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yer verilmiştir. 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun 816. maddesine göre "*Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne "Gemi" sayılır.*" 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ise tanımda değişiklik yapılmıştır. Kanun'un 931. maddesinde gemi, "*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da, bu Kanun bakımından "gemi" sayılır*" şeklinde tanımlanmıştır. Tanımlar arasında önemli farklılıklar bulunmaktadır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda getirilen önemli yeniliklerden biri "deniz" terimi yerine "su" teriminin kullanılmış olmasıdır. Böylelikle iç sularda yapılan taşıma işleri, deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulmuştur¹⁰⁶. Ayrıca

¹⁰⁶ Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesinin gerekçesinde "...iç sularda yapılan taşımaların ... kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır." şeklinde açıklama yapılmıştır. Bkz. TBMM, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, Dönem:23, Yasama Yılı:2, Sıra Sayısı:96, (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı), s. 318. Kanunda yapılan değişiklik ile "deniz" terimi yerine "su" terimi kullanılmasının eleştirisi için bkz. Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı) Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri**, 5. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019, (Deniz Ticareti-I), ss. 23, 24; Algantürk Light, TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı, s. 126.

Türk Ticaret Kanunu'nda eskisinden farklı olarak "tekne" kavramı yerine "araç" kavramı kullanılmıştır¹⁰⁷. Tekne, içi boş, suda yüzme kabiliyetini haiz bir cisim demektir¹⁰⁸. Ancak gemi inşa teknolojisindeki gelişmeler tekne şeklinde içi oyuk, hacimli şekilde olmayan araçların da gemi sayılması ihtiyacı doğurduğundan, Kanun'da "tekne" yerine "araç" terimine yer verilmiştir¹⁰⁹.

6102 sayılı Kanun'da yapılan bu değişikliklerle gemi kavramının kapsamı mümkün olduğunca genişletilmeye çalışılmıştır. Deniz İş Kanunu bakımından gemi tanımına bakıldığında, Türk Ticaret Kanunu ile getirilen gemi tanımının Deniz İş Kanunu'nun kapsam olarak uygulanmasını gerektiren gemi tanımına daha uygun olduğu sonucuna varılabilecektir¹¹⁰.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesi gereği bir aracın gemi sayılabilmesi için bazı unsurların bir arada bulunması gerekmektedir. Bunlar; geminin pek küçük olmayan bir araç olması, hareket imkânına sahip olması, suda hareket etmesi ve hareketi gerektiren bir amacının olmasıdır.

1. Pek Küçük Olmayan Bir Araç Olması

Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesinde geminin pek küçük olmaması gerektiği belirtilmiş; somut ve kesin bir ölçü belirtme yoluna gidilmemiştir. Kanun'un bu hususta herhangi bir ölçü vermemiş olması karşısında doktrinde pek küçük olmama niteliği değerlendirilirken, aracın denize ve yola elverişli olması gerektiği kabul edilmiştir. Başkaca bir anlatımla suyun ve yolculuğun olağan tehlikelerine karşı direnç gösterebilecek ve mevsimine göre olağan şartlarda yapılacak deniz yolculuğunu emniyetle tamamlayabilecek büyüklükte olup olmadığı kıstas olarak ele

¹⁰⁷ Madde gerekçesinde, bu değişiklik "Tekne kavramı araç kavramı ile ... değiştirilmiştir. Teknik ve iktisadi hayattaki gelişmeler göz önünde bulundurularak, "gemi" kavramının kapsamı mümkün olduğunca genişletilmeye çalışılmıştır." şeklinde gerekçelendirilmiştir. Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 317.

¹⁰⁸ Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cild: Giriş – Gemi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1971, s. 76; Fahman Tekil, **Deniz Hukuku**, 6. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001, s. 67; Okay, **Deniz Ticareti**, s. 78; Mertol Can, **Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı Cilt I (Giriş – Gemi – Deniz Hukuku Kşileri)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2000, s. 10.

¹⁰⁹ Rayegân Kender ve diğerleri, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt 1: Temel Bilgiler**, 14. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, 2017, s. 35.

¹¹⁰ Kar, s. 186.

alınmaktadır¹¹¹. Bu yüzden de denize açılmayan ve sadece liman dâhilinde giden gelen ufak tekneler bu Kanun açısından gemi sayılmamaktadır¹¹². Örneğin, kayık, sandal, kano gibi araçların Türk Ticaret Kanunu bakımından gemi sayılamayacağı açıktır. Tespiti güç durumlarda, geminin kullanım amacına bakılabilecektir. Gemi, bu amaç için yeterli olacak hacimde, tahsis/işletme amacının fiziksel gereksinimlerine cevap verecek boyutlarda, en azından kendinden beklenen hizmeti ifa edecek ölçüde olmak üzere deniz tehlikelerine karşı koyabilecek büyüklükte olmalıdır¹¹³. Doktrin bu hususun belirlenmesini deniz nakliyat ve ticareti ile ilgili çevrelerin mütalâasına ve hâkimin takdir hakkına bırakmaktadır¹¹⁴.

Ayrıca yukarıda değinildiği üzere, Türk Ticaret Kanunu'nda eski Kanun'dan farklı olarak, gemi kavramının dar yorumlanmasının önüne geçmek ve kapsamını genişletmek maksadı ile “tekne” yerine “araç” terimi kullanılmıştır. Gerek gemi kavramının kapsamının genişletilmesi gerek Deniz İş Kanunu'nun uygulama alanına daha yakın olması gerek ise teknik gelişmelere uyum sağlanması gibi nedenlerle yapılan bu değişikliğin isabetli olduğu düşüncesindeyiz.

2. Hareket İmkânına Sahip Olması

Bir aracın gemi sayılabilmesi için hareket imkânına sahip olması gerekmektedir olup Türk Ticaret Kanunu'nda aracın gemi olarak kabul edilmesi için kendiliğinden hareket etme olanağı bulunması zorunlu tutulmamıştır. Buna göre, tahsis edildiği amaç gereği suda hareket etmesi şartıyla kendiliğinden hareket etme kabiliyeti olmasa dahi bir araç gemi kabul edilmektedir. Burada hareket edebilme imkânının kaynağı önemli olmayıp, bir aracın gemi olarak nitelendirilmesi açısından onun motorla, yelkenle, kürekle veya çekilerek hareket etmesi arasında fark bulunmamaktadır¹¹⁵. Diğer bir ifade ile teçhizatın önemi yoktur. Bu bakımdan eşya taşımacılığında kullanılan

¹¹¹ Adil İzveren ve diğerleri, **Deniz Ticaret Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Adalet Matbaacılık, Ankara, 1994, s. 21; Tekil, s. 68; Okay, Deniz Ticareti, s. 79; Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 31.

¹¹² Okay, Deniz Ticareti, s. 79.

¹¹³ Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 31; Can, s. 11.

¹¹⁴ Kalpsüz, s. 77; Okay, Deniz Ticareti, ss. 79, 80; İzveren ve diğerleri, s. 21; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 13.

¹¹⁵ Can, s. 12; Sabahattin Yürekli, “Deniz İş Kanunu'nun Yer İtibarıyla Kapsamı”, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:9, Sayı:1-2, 2005, s. 617.

mavnalar, kendi başlarına hareket etmeyerek bir römorkör vasıtasıyla çekiliyor olsa da gemi niteliğine sahiptir¹¹⁶.

Kanun açısından önemli olan, aracın hareket etme imkânına sahip olmasıdır. Örneğin, bu koşul nedeni ile inşa hâlinde olan henüz kıyıda bulunan tekneler gemi kavramı dışındadırlar. Ancak bunlar, inşa edildikten sonra denize indirilir ve seyrüsefere hazır hâlde bulunurlarsa o zaman gemi niteliğini kazanırlar¹¹⁷. Öte yandan bir araç, suda hareket edebilme imkânına sahip olmakla beraber, geçici olarak otel, misafirhane veya depo olarak kullanılıyorsa bu araç gemi vasfını kaybetmeyecektir¹¹⁸. Burada geminin hareket imkânından devamlı mı yoksa geçici olarak mı yoksun bırakıldığının tayin edilmesi gerekmektedir. Her olay kendi özellikleri ve koşulları içinde yorumlanmalıdır. Geminin devamlı surette mi, yoksa geçici olarak mı hareket etmekten alıkonulduğunun tereddüdü hâlinde gemi üzerinde işlemde bulunmaya yetkili olanların maddi olgu ve emarelerle de doğrulanan iradelerine bakmak yerinde olacaktır¹¹⁹.

3. Suda Hareket Etmesi

Türk Ticaret Kanunu anlamında gemiden söz edebilmek için aracın suda hareket edebilmesi de gerekmektedir. 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nda, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'ndan farklı olarak su yerine denizde hareket etme imkânından bahsedilmekte idi. Bunun sonucu olarak da sadece iç sularda hareket etmek üzere inşa edilmiş gemilere Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ilişkin özel hükümleri yerine taşımaya ilişkin genel hükümler uygulanmakta idi¹²⁰. Ancak iç sularda yapılan taşıma işlerine ilişkin hükümlerin kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulmasına duyulan ihtiyaç nedeniyle Kanun'da bu yönde bir değişiklik yapılmış ve denizde hareket yerine suda harekete öncelik verilmiştir.

Suda hareket etme yeteneği ile anlatılmak istenen suda seyrüsefer yapabilmektir. Seyrüsefer, su üzerinde durabilmek anlamına gelmediği gibi, suda hareket etmek ile de eş anlamı değildir. Seyrüsefer, ağırlıklı olarak, insanları ve/veya

¹¹⁶ Kalpsüz, s. 82.

¹¹⁷ Tekil, s. 69.

¹¹⁸ Kalpsüz, s. 82; Yürekli, s. 617.

¹¹⁹ Kalpsüz, s. 82; Tekil, s. 70; Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 30.

¹²⁰ Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 13.

eşyayı (yükleri) denizyolu ile bir yerden başka bir yere, belli bir plan ve düzen içinde taşımaktır. Seyrüsefer, geminin denizde yürütülmesi, yönlendirilmesi; niteliğine ve özelliğine uygun olarak işletilmesi için yapılması gereken bütün hareketleri kapsar¹²¹.

İlgili yasa hükmü gereği suda hareket etme şartı arandığından, sabit duba üzerine oturtulan iskeleler, köprüler, fenerler, deniz gazinoları, oteller, restoran veya sabit bir şekilde karaya monte edilmiş yüzer vinçler gemi kavramı içine dâhil değildir¹²².

4. Hareketi Gerektiren Amacının Olması

Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan gemi tanımına göre, bir aracın gemi sayılabilmesi için aracın tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesi ile gerçekleştirilebilecek bir amaç olmalıdır¹²³. Buna göre suda hareket edebilme kabiliyetini haiz olmakla birlikte bu işleve tahsis edilmeyen araçlar gemi olarak nitelendirilemezler. Örneğin hareket etmeyip belirli bir noktada duran sabit otel, kafe, ambar, depo vb. amaçlarla kullanılan gemiler Türk Ticaret Kanunu kapsamında gemi niteliğinde değildir¹²⁴. Zira bunların tahsis edildikleri amaca uygun bir şekilde kullanılmaları suda hareket etmelerini değil; tam tersine belirli bir noktada durmalarını gerektirmektedir¹²⁵.

B. Deniz İş Kanunu Bakımından Gemi

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun yer itibariyle uygulama alanı gemiler olmakla birlikte kanunda gemi tanımlanmamıştır. Bu durum kanun koyucunun, birtakım kıstaslarla kendini bağlamak istemediğinden bir tanım vermekten kaçınması olarak yorumlanmaktadır. Gerçekten de uygulama alanını mümkün olduğunca geniş tutma amacı güden Kanun'da gemi tanımına yer verilmesi hâlinde doğal olarak bununla

¹²¹ Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 25.

¹²² Can, s. 11; Yürekli, s. 617.

¹²³ Emine Yazıcıoğlu, **Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku**, 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020, s. 49; Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 27.

¹²⁴ Okay, Deniz Ticareti, s. 83; Kalpsüz, s. 81; Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 13; Can, s. 12; Yürekli, s. 617.

¹²⁵ Kalpsüz, s. 83.

birlikte bazı kriterlere de yer verilecek ve bu husus kanun koyucunun amacı ile ters düşecektir¹²⁶.

Deniz İş Kanunu'nda gemi tanımı yapılmamış olmakla birlikte bir geminin Kanun kapsamına girebilmesi için sahip olması gereken özellikler belirtilmiştir.

Kanun'un kapsamının düzenlendiği 1. maddeye göre

Bu kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akti ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır. Aynı işverene ait gemilerin grostonilatoları toplamı yüz veya daha fazla olduğu veyahut işverenin çalıştırdığı gemi adamı sayısı 5 veya daha fazla bulunduğu takdirde birinci bent hükmü uygulanır. Bu kanunun uygulanmasında; sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılır....

Hükme göre, bu Kanun kapsamında bir gemiden söz edilebilmesi için geminin denizlerde, göllerde ve akarsularda çalışması, Türk bayrağı taşıması, yüz ve daha yukarı grostonilato olması, donanmaya bağlı harp gemisi veya yardımcı gemi olmaması ya da istisnai olarak sayılan sandal, mavna, şat, salapurya gibi araçlardan biri olması gerekir.

1. Geminin Denizlerde, Göllerde ve Akarsularda Çalışması

Bir geminin Deniz İş Kanunu kapsamına girebilmesi için denizlerde, göllerde ve akarsularda çalıştırılması gerekir. Daha önce de ifade ettiğimiz gibi 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nda bir aracın gemi sayılabilmesi, denizde hareket imkânına tabi tutulmuş idi. Ancak bu husus Türk Ticaret Kanunu ile değiştirilerek suda harekete öncelik verilmiş ve yeni Kanun'daki bu değişiklik Deniz İş Kanunu'nun kapsam olarak uygulanmasını gerektiren gemi tanımına daha uygun düşmüştür¹²⁷. Buna göre geminin sadece denizde hareket etmesi şartı aranmamakta; göllerde ve akarsularda hareket eden gemiler, diğer şartların da varlığı hâlinde Deniz İş Kanunu kapsamında sayılmaktadır.

¹²⁶ Öktem Songu, Sona Erme, s. 836.

¹²⁷ Kar, s. 186.

2. Geminin Türk Bayrağı Taşınması

Gemiler iktisadi açıdan çok önemli olduklarından insanlar gibi bir tabiiyetleri bulunur¹²⁸. Her geminin bir devletin bayrağını taşıması, diğer bir anlatımla bir devletle milliyet bağı tesis etmesi gerekmektedir¹²⁹.

Gemi ile ilgili ortaya çıkan hukukî uyuşmazlıkların çözümünde geminin tabiiyeti büyük önem taşır¹³⁰. Örneğin gemilerde işlenen suçların hangi devletin kanununa tabi olarak ve hangi devlet makamları tarafından kovuşturulacağı, gemilerde müsadere edilen eşyanın ne gibi işleme tabi tutulacağı, savaş zamanında el konan gemilerin tabi tutulacakları işlemler veyahut da kabotaj hakkının tayini, malî kanunların uygulanması, devletin kendi gemilerine tanıdıkları imtiyazların belirlenmesi, gemilerin tabiiyetlerinin bilinmesine bağlı konulardır¹³¹.

Diğer taraftan, ekonominin önemli unsurlarından biri olan denizciliğin gelişimi için çaba sarf eden devletler, bunun için kendi tabiiyetinde olan gemilere menfaat ve imtiyazlar sağlamak ve onları çeşitli yönlerden denetim altında tutmaktadırlar. Bunun için de her şeyden önce kendi hâkimiyetine tabi gemileri diğer yabancı gemilerden ayırt etmeleri gerekir¹³². Bu nedenle de geminin milliyeti ve bayrağının hem devletler hem de gemi malikleri açısından önemi bulunmaktadır.

Geminin tabiiyeti çektiği bayraktan anlaşılır. Başka bir anlatımla, geminin tabiiyeti bayrak hakkı ile tayin edilir ve gemi, kural olarak, tabiiyetinde bulunduğu devletin bayrağını çekebilir¹³³.

Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesi gereği, bir geminin Deniz İş Kanunu kapsamına girebilmesi için geminin denizlerde, göllerde, akarsularda çalışmasının yanında, ayrıca Türk bayrağı da taşıması gerekmektedir. Hangi gemilerin Türk bayrağı taşıyacağı da Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilmiştir.

¹²⁸ Kalpsüz, s. 133.

¹²⁹ Kender ve diğerleri, s. 46; Hacı Kara, **Deniz Hukuku Denizcilik Fakülteleri İçin**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 129.

¹³⁰ Kar, s. 188.

¹³¹ İzveren ve diğerleri, s. 27; Okay, Deniz Ticareti, ss. 121, 122; M. Nedim Göknil, **Deniz Ticareti Hukuku**, 3. Baskı, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1946, ss. 35, 36.

¹³² Okay, Deniz Ticareti, s. 120.

¹³³ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 15; İzveren ve diğerleri, s. 27; Okay, Deniz Ticareti, s. 129; Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 47; Can, s. 63.

Türk Ticaret Kanunu'nun 940. maddesinin 1. fıkrası gereği her Türk gemisi Türk bayrağı çeker¹³⁴. Bir geminin hangi şartlarla Türk gemisi sayılacağı ise gemi malikine göre belirlenmiştir. Aynı maddenin 2. fıkrasında “*Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir.*” denilmek suretiyle tek başına bir Türk gerçek kişiye ait olan geminin Türk gemisi sayılacağı belirtilmiştir. Aynı maddenin 3. fıkrasında birden fazla gerçek kişiye ait olan gemilere ilişkin düzenleme yapılmış olup buna göre paylı mülkiyet¹³⁵ hâlinde, payların çoğunluğunun Türk vatandaşlarına ait olması; elbirliğiyle mülkiyet¹³⁶ hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması koşuluyla gemi Türk gemisi sayılır.

Gemi maliki bir tüzel kişi ise, bu durumda türü ne olursa olsun öncelikle tüzel kişinin Türk kanunları uyarınca kurulmuş olması zorunludur¹³⁷. Kanun'un 940. maddesinin 4. fıkrasının (a) bendine göre tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemilerin Türk gemisi sayılması için, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması gerekir. Türk ticaret şirketlerine ait olan gemilerin Türk gemisi sayılması için ise aynı fıkranın (b) bendine göre, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması gerekir. Anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca, payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması şartları da aranmaktadır.

¹³⁴ İstisnai olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 941. maddesinde, 940. maddede sayılan şartlara sahip bir Türk gemisinin yabancı bayrak, bu şartlara sahip olmayan bir yabancı geminin ise Türk bayrağı çekebileceği kabul edilmiş ve buna ilişkin şartlar gösterilmiştir. Kanun'un 941. maddesinin 2. fıkrasına göre, Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk bayrağı çekebilecek kişilere (m.940'da öngörülen şartlara sahip gerçek veya tüzel kişiye) en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin gemiye Türk bayrağı çekilmesi hususunda rızasının alınması, Türk mevzuatında kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlere uyulması ve geminin bayrağını taşıdığı devletin kanunlarında bunu engelleyen bir hüküm bulunmaması şartlarıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Denizcilik Genel Müdürlüğü bu geminin Türk bayrağı çekmesine izin verebilir. Türk bayrağı çekmesine izin verilen gemiler Bakanlık tarafından tutulan özel bir sicile kaydolunur. Buna göre, tüm şartların oluşması ile bir yabancı gemi Ulaştırma Bakanlığının verdiği izin süresince Türk bayrağı çekebilecek ve Türk gemilerinin sahip olduğu haklardan yararlanabilecektir.

¹³⁵ Türk Medeni Kanunu'nun 688. maddesinin 1. fıkrasında paylı mülkiyet “birden çok kimsenin maddi olarak bölünmüş olmayan bir şeyin tamamına belli paylarla malik olmaları” şeklinde tanımlanmaktadır.

¹³⁶ Türk Medeni Kanunu 701. maddesine göre “Kanun veya kanunda öngörülen sözleşmeler uyarınca oluşan topluluk dolayısıyla mallara birlikte malik olanların mülkiyeti, elbirliği mülkiyetidir. Elbirliği mülkiyetinde ortakların belirlenmiş payları olmayıp her birinin hakkı, ortaklığa giren malların tamamına yaygındır.”

¹³⁷ Yazıcıoğlu, s. 64; Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 48.

Türk Ticaret Kanunu'nun 940. maddesinin 5. fıkrasında ise donatma iştiraklerinin¹³⁸ mülkiyetindeki gemilere ilişkin düzenleme yapılmıştır. Buna göre Türk Ticaret Siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

Tüm bu yasal düzenlemeler gözetildiğinde, Türk Ticaret Kanunu'nun 940. maddesinde belirtilen ve yukarıdaki şartları haiz gemiler Türk bayrağı çekme hakkına sahip olacaklar¹³⁹ ve Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinde belirtilen Türk bayrağını taşıma şartını da yerine getireceklerdir¹⁴⁰.

Sonuç itibariyle, yaptığımız açıklamalar kapsamında, Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesi uyarınca gemi yabancı ülke bayrağı taşıyorsa bu gemide çalışanlar hakkında Deniz İş Kanunu uygulanmayacaktır. Ancak *Kar*, yabancı ülke bayrağı çeken geminin sahibi veya işleteni Türk Hukuk mevzuatına tabii bir kişi ve bu gemide çalışanlar Türk vatandaşı ise bu gemi adamlarının Deniz İş Kanunu kapsamında kabul edilmemelerini eleştirmektedir. *Kar*, Türk kanunlarına tabi ve merkezi Türkiye'de olan kimi gemi maliki veya işletenlerin vergi avantajları ve başkaca diğer imkânlar nedeniyle sahip oldukları gemiyi, Türk Gemi Siciline kaydetmeyebildiğini ve bu gemilerin yabancı bayrak taşıyabildiğini belirtmiştir. Bu durumda da dürüstlük kuralına aykırı işlem barındıran bu tür ilişkilerde, kanunun lafzî yorumu ile uyumsuzluğun çözümlenmesinin adil bir sonuç doğurmayacağı; gemi adamının Deniz İş Kanunu kapsamında

¹³⁸ Donatma iştiraki, Türk Ticaret Kanunu'nun 1064. maddesinin 1. fıkrasında şu şekilde tanımlanmıştır: “Birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlamak amacıyla aralarında yapmış oldukları sözleşme gereğince, hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları hâlinde donatma iştiraki vardır.” Donatma iştirakinin tüzel kişiliği yoktur. Donatma iştirakinden bahsedilebilmesi için iki unsurun varlığı aranır. *İlk unsur*, birden fazla kişinin bir geminin paylı mülkiyet şeklinde maliki olmasıdır. Bu kişiler, gerçek veya tüzel kişi olabilir. Elbirliği mülkiyet olması durumunda donatma iştirakinden söz edilemez ve böyle bir işletmeye elbirliği halinde mülkiyete ilişkin hükümler uygulanır. *İkinci unsur* ise birden fazla gerçek veya tüzel kişinin maliki oldukları gemiyi tüm paydaşlar adına ve hesabına kazanç elde etmek amacıyla suda kullanmalarıdır. Bu iki unsurdan birinin olmaması durumunda donatma iştiraki hükümleri uygulanmayacaktır. Paydaş maliklerin aralarındaki işletme ortaklığını tüzel kişiliğe dönüştürmeleri hâlinde donatma iştiraki sona erer ve tüzel kişi veya şirkete dair hükümler uygulama alanı bulur. Konu ile ilgili bkz. Yazıcıoğlu, ss. 293-300; Sözer, Deniz Ticareti-I, ss. 199-205; Kara, ss. 188, 189.

¹³⁹ Türk Ticaret Kanunu'nun 943. maddesi uyarınca bir geminin Türk bayrağını çekme hakkı, gemi tasdiknamesi ile ispat olunur. 944. maddeye göre ise Türkiye dışında bulunan bir gemi Türk bayrağını çekme hakkını elde ederse, geminin bulunduğu yerdeki Türk konsolosu tarafından Türk bayrağını çekme hakkına dair verilecek “bayrak şahadetnamesi” gemi tasdiknamesi yerine geçer (Kar, s. 188; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 16).

¹⁴⁰ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 16.

korunmasının mümkün olmayacağına üzerinde durmuştur. Özellikle de bu gemi malikinin birden fazla gemisinin olması ve bu gemilerden birinin Türk bayrağı taşıması ihtimalinde, yabancı ülke bayrağı taşıyan diğer gemisinde çalışan gemi adamlarının da Deniz İş Kanunu kapsamında kabul edilmelerinin gemi adamının korunması ilkesine uygun düşeceğinin altını çizmiştir¹⁴¹. Ancak Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesi açıkça bir geminin Kanun kapsamına girebilmesi için Türk bayrağı taşıması gerektiğini hükme bağlamış; yabancı bayrak taşıyan gemileri kapsam dışı bırakmıştır. Kanaatimizce, açık kanun hükmü karşısında dürüstlük kuralından yola çıkılarak böyle bir yorum yapılması uygun değildir¹⁴². Gemi maliki veya işleteni, gemisini Türk Gemi Siciline kaydetmez ise ve sonuç itibarıyla gemi yabancı bayrak taşırsa, açık hüküm karşısında, gemi malikinin saikine bakılmaksızın geminin Deniz İş Kanunu kapsamına girmediğinin kabul edilmesi gerektiği görüşündeyiz.

3. Geminin Yüz ve Daha Yukarı Grostonilato Olması

Deniz İş Kanunu gereği bir geminin Kanun kapsamına girmesi için aranan diğer bir şart da geminin yüz ve daha yukarı grostonilatoluk olmasıdır (m.1/II)¹⁴³. Gemilerin ölçüm sonucu, tonaj (tonilato) ile gösterilir¹⁴⁴. Deniz İş Kanunu'nun bahsi geçen hükmünde grostonilato birimi kullanılmakta olup iç kapasitesine göre geminin Kanun kapsamına girip girmeyeceği belirlenmektedir. 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik

¹⁴¹ Kar, ss. 193, 194.

¹⁴² Lafzî, amaçsal, tarihi, sistematik yorum yöntemleri hukuk öğretisinde başvurulan belli başlı yorum yöntemleridir. İş hukuku normlarının yorumlanmasında da her şeyden önce kanunun lafzının (sözünün), diğer bir ifade ile metnin açık ifadesinin göz önünde tutulması gerekmektedir (Süzek, İş Hukuku, s. 23). Bu itibarla Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin lafzından, açık ifadesinden farklı olarak yorum yapılmasının ve gerçek anlamından sapılarak çelişkili anlama ulaşılmamasının uygun olmadığı düşüncesindeyiz.

¹⁴³ 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda ise bu koşul 150 grostonilato olarak öngörülmüştü. 1926 tarihli Gemi Adamlarının Anlaşma Hükümlerine İlişkin 22 sayılı Uluslararası Çalışma Örgütü Konvansiyonu m.1/2-g'de ise 100 grostonilatoya indirilmiştir. Sonrasında, 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda bu koşul, Konvansiyona uygun olarak 100 grostonilatoya indirilmiştir (Orhan Başarı, **Gerekçeli – Notlu Türk İş Hukuku Mevzuatı**, Güven Basım ve Yayınevi, İstanbul, 1967, s. 330; Bedük, s. 34; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 17). 100 grostonilatoluk bir gemi, kıyı limanlarında sefer yapan küçük tonajlı bir gemi olup açık denizde sefer yapmaya elverişli değildir. Buradan Kanunun, kıyılarda yük taşıyabilen düşük tonajlı gemileri de kapsamına alarak uygulama alanını genişlettiğini anlamaktayız (Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 17).

¹⁴⁴ Yazıcıoğlu, s. 60.

Yapılmasına Dair Kanun'un 2. maddesinin (h) bendinde grostonilato tanımı yapılmış olup buna göre grostonilato; “*geminin güverte altı ve güverte üstü bütün kapalı yerlerinin hacmini (2,83m³=1 grostonilato)*” ifade etmektedir¹⁴⁵.

Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin 2. fıkrasında yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerin Kanun kapsamında sayılacağına ilişkin sınırlamanın iki istisnasına yer verilmiştir. Buna göre ilk istisna olarak ilgili fıkarda, aynı işverene ait gemilerin grostonilatoları toplamının yüz veya daha fazla olması durumunda bu gemilerle, bu gemilerde çalıştırılanların Deniz İş Kanunu hükümlerine tabi olacağı düzenlenmiştir. Örneğin, birden fazla sandalı ve bir de yatı olan bir gemi malikinin tek tek sandallarını düşündüğümüzde, sandallar tek başına Deniz İş Kanunu'nda düzenlenen 100 grostonilato barajını aşamayacaklarından Kanun kapsamı dışında kalacaklardır. Ancak, Kanun'un 1. maddesinin 2. fıkrası gereği işverenin sandalları ve yatının toplamı yüz grostonilato olması hâlinde, bu sandallar tüm çalışanlarıyla birlikte Kanuna tabi olacaklardır¹⁴⁶.

İkinci istisna olarak da işverenin çalıştırdığı gemi adamı sayısının beş¹⁴⁷ veya daha fazla olması durumunda geminin tonajına bakılmaksızın geminin Deniz İş Kanunu kapsamına gireceği hükme bağlanmıştır. Kanun koyucunun burada işverenin birden fazla gemisinde toplam çalışanların sayısının beş veya daha fazla olmasını mı yoksa aynı gemide beş veya daha fazla çalışanın olmasını mı aradığı sorusunun üzerinde durulmalıdır. Gerek madde gerekçesinden gerek ise kanun koyucunun uygulama alanını daha geniş tutma gayesinden Kanun'un kapsamına mümkün olduğunca fazla sayıda gemi adamının dâhil edilmesinin daha isabetli olacağı düşünülmektedir. Bu kapsamda değerlendirildiğinde de beş veya daha fazla sayıda gemi adamının aynı gemide çalışması gerekmemektedir¹⁴⁸. Örneğin bir gemicilik işletmesinin üç adet otuz grostonluk gemisi olduğunu ve her gemide ikişer kişiden altı gemi adamı çalıştığını düşünürsek, bu gemilerin grostonaj toplamı yüzden az olmasına

¹⁴⁵ 12.03.2009 tarihli ve 27167 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliğinde de grostonilato tanımına yer verilmiş, m.4/c'ye göre grostonilato, gemi ve su aracının kapalı hacimlerinin, Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği veya Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi hükümlerine göre tespit edilmiş değerini ifade etmektedir.

¹⁴⁶ Yürekli, s. 622.

¹⁴⁷ 21.06.1965 tarihi Geçici Komisyon Raporu'na göre, Deniz İş Kanunu'nun kapsamı tasarıya nazaran gemi adamı sayısı bakımından biraz daha genişletilmiş; gerçeğe ve ihtiyaca aykırı şekilde dar tutmamak düşüncesi ile tasarıda belirlenen gemi adamı sayısı 8'den 5'e indirilmiştir (Başarı, s. 335).

¹⁴⁸ Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 18.

rağmen mevcut yasal düzenleme karşısında gemi adamlarının Kanun kapsamında oldukları sonucuna varılacaktır¹⁴⁹. Aynı zamanda Kanun'un lafzından, işverenin beş veya daha fazla gemi adamı çalıştırmasının yeterli olduğu, bunların aynı zamanda çalıştırılmasının gerekmediği, örneğin vardiyalı olarak beş gemi adamı çalıştıran işverene ve bu gemi adamlarına Deniz İş Kanunu'nun uygulanması gerektiği de anlaşılmaktadır¹⁵⁰.

4. Geminin Donanmaya Bağlı Harp Gemisi Veya Yardımcı Gemi Olmaması

Aslında Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinde, gemi adamları ile bunların işverenlerinin Kanun kapsamına alınması için geminin, donanmaya bağlı bir harp gemisi veya yardımcı gemi¹⁵¹ olmaması gerektiğine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak maddenin ifade ve kapsamından bu sonuç çıkmaktadır. Zira ilgili maddede Deniz İş Kanunu'nun iş sözleşmesi ile çalışan gemi adamlarına ve bunların işverenlerine uygulanacağı açıkça belirtilmiştir. Oysa donanmaya bağlı harp gemisi veya yardımcı gemilerde çalışan kimseler bir iş sözleşmesi gereğince değil; kanunî bir zorunluğa dayalı çalıştırılmaktadırlar. Bu nedenle de harp gemisi, Deniz İş Kanunu anlamında bir işyeri ve burada çalışanlar da gemi adamı sayılamazlar¹⁵².

Ayrıca, harp gemilerinde sözleşmeli personel statüsüne tabi olarak çalışan gemi adamları da bulunabilmektedir. Bu gemi adamlarının Deniz İş Kanunu kapsamı dışında tutulması İş Hukuku'nun temel ilkelerinden olan işçiyi koruma ilkesiyle bağdaşmayacağından harp gemilerinde iş sözleşmesiyle çalışan gemi adamlarını da Kanun hükümlerine tabi tutmak yerinde olacaktır¹⁵³.

¹⁴⁹ Özbek, s. 11.

¹⁵⁰ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 18.

¹⁵¹ Doğrudan doğruya harp gemisi olmamakla beraber askeri mürettebata sahip bulunan hastane gemileri, iaşe gemileri, yangın söndürme gemileri vb. gibi (Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 19).

¹⁵² Narmanlıoğlu, s. 94; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 19; Süzek, İş Hukuku, s. 219; Kar, s. 187; Bedük, s. 35.

¹⁵³ Yürekli, s. 624.

5. İstisnai Olarak Sayılan Diğer Araçlardan Biri Olması

Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin 3. fıkrasında gemi sayılan ve bu anlamda işyeri kabul edilen araçlar gösterilmiş olup buna göre, sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılmaktadır. *Sandal*, insan veya eşya taşıyacak biçimde yapılmış, kürekle yürütülen deniz teknesine denir¹⁵⁴. *Mavna*, gemilere ve yakın kıyılara yük taşıyan, güvertesiz büyük teknedir¹⁵⁵. *Şat*, sığ sularda ağır yükleri taşımak için kullanılan, altı düz bir çeşit tekneye verilen addır¹⁵⁶. *Salapurya* ise ticaret eşyası taşımakta kullanılan, 10-15 tonluk, üçgen biçiminde yelkeni olan ticaret gemisidir¹⁵⁷. Tüm bu taşıma araçları, düşük tonajlı ve kıyı taşımacılığında kullanılan tekneler olup bu araçların gemi olarak nitelendirilmesi bir kez daha kanun koyucunun kanunun uygulama alanını geniş tutma gayesini ortaya koymuştur¹⁵⁸. Yukarıda Türk Ticaret Kanunu'nun aradığı pek küçük olmama şartını incelemiştik ve bu şarta göre kayık, sandal ve kano gibi araçların bu Kanun bakımından gemi sayılmayacağını belirtmiştik¹⁵⁹. Buradan hareketle, her ne kadar bu araçlar Türk Ticaret Kanunu'nun aradığı pek küçük olmama şartı açısından gemi kavramı içerisine girmemekte ise de Deniz İş Kanunu'nun ilgili fıkrası gereği gemi sayılmaktadır¹⁶⁰.

Ayrıca fıkroda "gibi" kelimesine yer verilmiş olup buradan bu araçların sınırlı olarak sayılmadığını anlamaktayız. Deniz İş Kanunu'nun 36. maddesine baktığımızda, römorkör ve yüzer vinç terimleri kullanılarak aynı Kanun'un 1. maddesinin 3. fıkrasında sayılmayan başkaca taşıma araçlarına yer verildiğini görmekteyiz. Bu nedenle de bu iki taşıma aracının da Deniz İş Kanunu kapsamında gemi olduğu açıktır¹⁶¹. Öte yandan "gibi" ifadesi karşısında römorkör¹⁶² ve yüzer vinç dışında,

¹⁵⁴ Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

¹⁵⁵ Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

¹⁵⁶ Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

¹⁵⁷ Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

¹⁵⁸ Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 20.

¹⁵⁹ Bkz. Birinci Bölüm, III. A. 1.

¹⁶⁰ Yürekli, s. 617.

¹⁶¹ Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 20.

¹⁶² Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmeliğin 4. maddesinin (I) bendinde römorkör, gemilerin yanaştırma, kaldırma, demirleme, demir alma, döndürme manevralarında, cer hizmetlerinde ve gemilere refakat etme amacıyla kullanılan manevra kabiliyetleri, itme-çekme kuvvetleri ve diğer teknik özellikleri İdarece onaylanmış deniz aracı olarak tanımlanmıştır.

dok¹⁶³, motorbot¹⁶⁴, vapur, duba¹⁶⁵, sal¹⁶⁶, yat, şişme bot, hovercraft¹⁶⁷ vb. araçların hatta yüzer otellerin, restoranların da Deniz İş Kanunu bakımından gemi kavramına dâhil edilmesi mümkündür¹⁶⁸.

Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin 3. fıkrası gereği sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılmakta ise de bu araçların Deniz İş Kanunu kapsamına girmesi için yukarıda belirtilen şartları taşıması gerektiğini vurgulamak gerekmektedir¹⁶⁹.

Deniz İş Kanunu'nun uygulama alanının ticaret gemileri ile sınırlı olup olmadığı hakkında Kanun'da açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Kanun'un kapsamının çizildiği 1. maddede açıkça ticaret gemisinden bahsedilmediği için her türlü gemideki iş ilişkisinin Deniz İş Kanunu'na tabi olduğu söylenebilecektir. Bu kapsamda da Deniz İş Kanunu yatlarla, spora, eğitim ve öğretime tahsis edilen gemilere de uygulanabilecektir¹⁷⁰. Ancak 23 sayılı Sözleşme, 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin uygulama alanına giren gemiler, ticaret gemisi niteliğindeki deniz gemileridir. Dolayısıyla da kişisel yatlar, eğitim ve bilimsel araştırma gemileri ticaret gemisi olmadıkları için bu Sözleşmelerin kapsamı dışındadır¹⁷¹.

Ayrıca Deniz İş Kanunu'nda balıkçı gemilerinin Kanun kapsamına girip girmediği de açıkça düzenlenmemekle birlikte Kanun'un 36. maddesinde, "balık avı ve benzeri işlerde çalışan gemiler" ifadesine yer verildiği görülmektedir. Bu nedenle de balıkçı gemilerinin Deniz İş Kanunu kapsamında gemi olduğu açıktır. Ancak bu gemilerin de Kanun kapsamına girmesi için yukarıda belirtilen şartları taşıması gerekmektedir. Yargıtay kararlarında da balık avcılığı yapılan gemilerdeki çalışanların

¹⁶³ Dok birkaç farklı anlamda kullanılmaktadır. 1. Gemilerin yükünün boşaltıldığı veya onarıldığı, üstü örtülü havuza denir. 2. Ticaret mallarını saklamak için rihtimde yapılan büyük depo anlamında kullanılır, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

¹⁶⁴ Motorbot, motorla çalışan küçük deniz taşıtıdır, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

¹⁶⁵ Duba, yük taşımak veya köprü kurmak için kullanılan altı düz bir tür deniz aracıdır, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

¹⁶⁶ Sal, birçok kalın direk yan yana bağlanarak yapılan, düz ve korkuluksuz deniz veya ırmak taşıtıdır, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

¹⁶⁷ Hovercraft, tazyikli hava üzerinde karada ve denizde gidebilen pervaneli bir taşıttır, <https://www.limasollunaci.com/ingilizce-turkce-sozluk/hovercraft-ne-demek-turkce-anlami>, (21.01.2021).

¹⁶⁸ Yürekli, s. 615; Kar, s. 192; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 21.

¹⁶⁹ Kar, s. 192.

¹⁷⁰ Okay, Yenilikler, s. 358; Süzel, Yurda İade, s. 193.

¹⁷¹ Süzel, Yurda İade, s. 191.

Deniz İş Kanunu'na tabi olup olmadıkları, Kanun'un 1. maddesindeki şartları taşıyıp taşımadığının incelenmesi ile karara bağlanmaktadır¹⁷².

Tüm bu unsurlar kapsamında Deniz İş Kanunu anlamında tanım yapacak olursak gemi, "Türk bayrağını taşıyan, denizlerde, göllerde, akarsularda hareket etme imkânını haiz, donanmaya bağlı harp veya yardımcı gemi olmamak ve kural olarak, belirli bir tonajda olmak şartını taşıyan her türlü tekne ile diğer taşıma araçlarıdır"¹⁷³.

C. Cumhurbaşkanı (Bakanlar Kurulu) Kararı İle Teşmil

Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin 4. fıkrasına göre, Cumhurbaşkanı, ekonomik ve sosyal gerekler bakımından bu Kanun hükümlerini Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin ilk üç bendi kapsamı dışında kalan gemilerle gemi adamlarına ve bunların işverenlerine kısmen veya tamamen teşmile yetkilidir. Bu hükme göre Cumhurbaşkanı, bir idarî tasarrufla Kanun kapsamı dışında kalan gemiler ile gemi adamlarını ekonomik ve sosyal gerekçelerle Kanun kapsamına kısmen veya tamamen dâhil edebilecektir.

29.04.1967 tarihinde yürürlüğe giren 854 sayılı Deniz İş Kanunu, Kanun kapsamı dışında kalan gemiler ile gemi adamlarını Kanun kapsamına kısmen veya tamamen dâhil edebilme yetkisini ilk olarak Bakanlar Kuruluna tanımıştı. Ancak 04.07.2018 tarihli ve 30468 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 698 sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin (KHK) 28. maddesi ile Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin

¹⁷² "...Gemiler aracılığı ile yapılan deniz taşıma işleri ayrı bir yasaya tabi olduğundan, 4857 sayılı Kanun'un kapsamı dışında bırakılmıştır. Gemi yabancı ülke bayrağı taşıyor veya gemi Türk bayraklı olsa dahi yüz grostonalitonluk değilse bu gemide çalışanlar hakkında Deniz İş Kanunu uygulanamaz. Taşıma işinde çalışan bu gemideki işçiler de 4857 sayılı İş Kanunu kapsamı dışında kaldığından, haklarında Borçlar Kanunu hükümleri uygulanır... Somut olayda, dosya içeriğine göre 47,21 grostonilato olan gemide 2-3 işçinin çalıştığı anlaşılmaktadır. Mahkemece, görev konusunda bir değerlendirme yapılmamıştır. Balık avcılığı yapıldığı anlaşılan gemideki bu faaliyetin deniz tarımı kapsamında olup olmadığı, davacının ... İş Kanunu kapsamında kalıp kalmadığı ve iş mahkemelerinin görevi noktasında bir değerlendirme yapılmalıdır", Yargıtay 22. H.D., 19.07.2018, 2016/15558 E., 2018/17619 K., www.kazanci.com, (22.01.2021).

"...öncelikle işveren adına gemi siciline kayıtlı gemi bulunmadığı bildirildiğinden, davalının fesih tarihinde işlettiği gemilerin grostonalitosu ve çalışan gemi adamı sayısı açıklığa kavuşturulmalıdır. Ardından balık ve midye avcılığı yapıldığı anlaşılan gemideki bu faaliyetin deniz tarımı kapsamında olup olmadığı, davacının Deniz İş Kanunu kapsamında kalıp kalmadığı ve iş mahkemelerinin görevi noktasında bir değerlendirme yapılmalıdır", Yargıtay 22. H.D., 08.05.2017, 2017/7819 E., 2017/10429 K., www.kazanci.com, (22.01.2021).

¹⁷³ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 21.

4. fıkrasında yer alan “Bakanlar Kurulu” ibaresi “Cumhurbaşkanı” şeklinde değiştirilmiştir.

Buna göre Cumhurbaşkanı, idarî bir tasarrufla Deniz İş Kanunu kapsamı dışında kalan yüz grostonilatodan küçük gemilerde çalışanlarla, beş kişiden az gemi adamı çalıştıran işverenleri Deniz İş Kanunu kapsamına alabilecektir¹⁷⁴. Aynı şekilde yabancı bayrak altında işletilmesine geçici olarak izin verilen Türk gemilerinde çalışan gemi adamlarına da Kanun teşmil edilebilecektir¹⁷⁵.

6379 sayılı Deniz İş Kanunu’nda ise Bakanlar Kuruluna veya herhangi bir idarî makama bu yönde bir imkân veren düzenleme içermemekteydi. 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nun yürürlüğe girmesiyle, Bakanlar Kuruluna Kanun’un uygulama alanını sosyal ve ekonomik gerekleri göz önüne alarak başka gemileri ve o gemilerde çalışan gemi adamları ile işverenlerini de kapsayacak şekilde genişletme imkânı verilmiştir¹⁷⁶. Kanun’un gerekçesine baktığımızda bu teşmil yetkisinin resmî işyerlerinde çalışanların durumlarına açıklık getirmek için tanındığı anlaşılmaktadır¹⁷⁷. Her ne kadar gerekçede, resmî işyerlerinde çalışanların durumu işaret edilmiş ise de ilgili fıkranın lafzından sadece resmî işyerleri ile sınırlı bir düzenleme olduğuna ilişkin bir anlam çıkarılamamaktadır. Kaldı ki Deniz İş Kanunu’nun 1. maddesinin ilk üç fıkrası ile Kanun’un kapsamı zaten geniş tutulmuş olup resmî işyerlerinde çalışanların durumlarına açıklık getirmek maksadı ile ayriyeten bir teşmil yetkisi tanınmasına anlam vermek oldukça güçtür¹⁷⁸.

D. Gemilerin Deniz İş Kanunu Kapsamına Alınması Kararına Karşı Hukukî Başvuru Yolları

Deniz İş Kanunu’nun 1. maddesinin 5. fıkrasına göre, “Yukardaki bentlerde yazılı gemilerin bu kanun kapsamına alınmaları sebebiyle yapılabilecek itirazlar

¹⁷⁴ Ulucan, s. 21.

¹⁷⁵ Okay, Yenilikler, s. 358.

¹⁷⁶ Okay, Yenilikler, s. 358.

¹⁷⁷ Gereke için bkz. TBMM, Deniz İş Kanunu Tasarısı ile İzmir Milletvekili Saim Kaygan ve 11 Arkadaşının Deniz İş Kanunu Teklifi ve Geçici Komisyon Raporu (1/562, 2/314), https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM_/d01/c043/mm__01043146ss1029.pdf, (22.01.2021); Başarı, s. 330.

¹⁷⁸ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 22.

Çalışma Bakanlığı tarafından incelenerek karara bağlanır. Bu itirazlar kanunun uygulanmasını durduramaz.”

Düzenlemede, bir geminin kanun kapsamına alınması karşısında itiraz edilecek mercii gösterilmiş olup buna göre bu mercii Çalışma Bakanlığıdır¹⁷⁹. Bu itirazlar Bakanlık tarafından incelenip karara bağlanacaktır. Çalışma Bakanlığı'nın vermiş olduğu kararın kesin olduğuna dair bir hüküm yer almadığı için de Bakanlıkça verilen idarî karara karşı dava yoluna gidilebilecektir.

Özbek, bir geminin veya deniz işletmesinin Deniz İş Kanunu kapsamına alınmasının Çalışma Bakanlığı ve ilgili teşkilatının kararına bağlı olduğunu belirtmiştir¹⁸⁰. Ancak Deniz İş Kanunu'nda Çalışma Bakanlığı'na bu yönde bir yetki verilmemiştir. Yalnızca uyuşmazlık çıkması hâlinde Çalışma Bakanlığı'na itiraz edilebileceği düzenlenmiştir. Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin 5. fıkrası gereği bu itirazlar da Kanun'un uygulanmasını durdurmayacaktır¹⁸¹.

Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin 5. fıkrasının, Kanun'un sistematigi bakımından anlam karmaşasına yol açtığını söylemek mümkündür. Fıkroda yer alan “yukarıdaki bentlerde yazılı gemiler” ifadesi, Bakanlar Kurulu tarafından verilecek teşmil kararına itiraz bakımından da bu hükmün uygulanacağı şeklinde bir yoruma neden olmaktadır¹⁸². Öncelikle 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yer alan bu fıkranın, aynen 6379 sayılı Kanun'dan alındığını belirtmek gerekmektedir. 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda Bakanlar Kuruluna veya herhangi bir idarî makama teşmil imkânı veren

¹⁷⁹ 18.01.1985 tarihli ve 18639 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 3146 sayılı Çalışma Ve Sosyal Güvenlik Alanında Bazı Mali Hükümler Hakkında Kanun'un 2. maddesinde “çeşitli mevzuatla verilen diğer görev ve hizmetleri yapmak” Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın görevleri arasında sayılmış ise de 09.07.2018 tarihli ve 30473 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 703 sayılı Anayasada Yapılan Değişikliklere Uyum Sağlanması Amacıyla Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnemelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Hükmünde Kararnemenin 4. maddesi gereği, 3146 sayılı Kanun'daki birçok madde gibi bu madde de yürürlükten kaldırılmıştır. KHK'nın isminden de anlaşılacağı üzere bu maddeler, Anayasa'da yapılan değişikliklere uyum sağlanması amacıyla yürürlükten kaldırılmıştır. Türkiye'de işlemeye başlayan başkanlık sistemi ile Bakanlar Kurulunun yerini Cumhurbaşkanı Kabinesine bırakması, yürütmenin ve bakanların yetkilerinin çok büyük bir kısmını Cumhurbaşkanıya aktarması, yürürlükteki kanunlarda Bakanlar Kurulu ve bakanlara yapılan atıfların Cumhurbaşkanıya yapılmış sayılacağına ilişkin düzenlemelerin getirilmesi karşısında mevcut sistemde ve buna göre uygulanan kanunlarda değişiklik yapılması gerekmiştir. Her ne kadar Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı'nın görevlerini düzenleyen kanun maddesi yürürlükten kaldırılmış ise de artık Bakanlığın bu yönde bir görevi olmadığını söylemek mümkün değildir; mevcut kanunlarda Çalışma Bakanlığı'nın incelemesine ve denetimine bırakılan konularda Cumhurbaşkanlığı Kabinesinde yer alan Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, görevlerini yerine getirmeye devam edecektir.

¹⁸⁰ *Özbek*, s. 11.

¹⁸¹ *Öktem*, *İşe Sağlama Borcu*, s. 24.

¹⁸² *Öktem*, *İşe Sağlama Borcu*, s. 22.

bir düzenleme bulunmadığından son fıkrada gemilerin kanun kapsamına alınmasına karşı itiraz merciinin düzenlenmesi, sistematik olarak herhangi bir soru işareti oluşturmamaktaydı. Ancak 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesine eklenen fıkra ile Bakanlar Kuruluna teşmil yetkisinin tanınması ve bu fıkradan sonra da 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yer alan itiraz yoluna ilişkin hükmün aynen aktarılması karşısında, Kanun'un sistematığının uygun olmadığı düşünülebilir. Zira Bakanlar Kurulu tarafından verilecek teşmil kararına karşı itirazın Çalışma Bakanlığı tarafından incelenmesi, hiyerarşik olarak daha aşağıda bir makama denetleme yetkisi tanınması sonucunu doğuracaktır. Kaldı ki yukarıda da ifade ettiğimiz gibi, ilgili fıkrada yer alan "Bakanlar Kurulu" ibaresi "Cumhurbaşkanı" şeklinde değiştirilmiş ve artık idarî bir tasarrufla Kanun kapsamı dışında kalan gemiler ile gemi adamlarını Kanun kapsamına kısmen veya tamamen dâhil edebilme yetkisi Cumhurbaşkanı'na tanınmıştır.

Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin 4. fıkrası gereği Cumhurbaşkanının teşmil yetkisi, idarî fonksiyona dâhil edilecek işlemlerinden olup idarî işlem olarak addedilebilecektir. Buna göre Cumhurbaşkanının teşmil kararına itiraz bakımından 20.01.1982 tarihli ve 17580 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu hükümlerine bakmak gerekecektir. Kanun'un 11. maddesine göre ilgililer tarafından idarî dava açılmadan önce, idarî işlemin kaldırılması, geri alınması, değiştirilmesi veya yeni bir işlem yapılması üst makamdan, üst makam yoksa işlemi yapmış olan makamdan, idarî dava açma süresi içinde istenebilmektedir¹⁸³. Bu madde kapsamında Cumhurbaşkanının teşmil kararına itiraz için Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığına başvurup karara karşı itiraz edilebilecektir. İdari Yargılama Usulü Kanunu açıkça üst makamlara başvuruyu düzenlemiştir. Ancak Deniz İş Kanunu'nun son fıkrası Cumhurbaşkanı tarafından verilen teşmil kararına karşı yapılan itirazların da Çalışma Bakanlığı'nca inceleneceğini ifade ediyorsa, aslında hiyerarşik olarak daha aşağıda bir makama başvuruyu ifade ettiğinden, üstün işlemi

¹⁸³ İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 11. maddesi ile ilgili ayrıca bkz. Ahmet Bağrıaçık, "İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun 11. Maddesine Göre Yapılan Başvuruya Zımnî Retten Sonra Gelen Açık Ret Cevabının Dava Açma Süresine Etkisi", **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl:76, Sayı:3, 2018, s. 85; Füsün Ceren Küçük, **İdari Yargılama Usulü Kanununun 11. Maddesi Uyarınca Yapılan Başvurunun Kapsam Ve Sonuçları**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019, ss. 14, 15.

astın denetlemesi gündeme geleceğinden, bu hükmün idarî hiyerarşi ilkeleri ile bağdaşmadığı sonucuna varılabilecektir¹⁸⁴.

Anayasanın 125. maddesine göre idarenin her türlü eylem ve işlemlerine karşı yargı yolu açıktır. 09.07.2018 tarihli ve 30473 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 703 sayılı KHK’nın 184. maddesi gereği 06.01.1982 tarihli ve 2575 sayılı Danıştay Kanunu’nun 24. maddesinde yapılan değişiklik ile Cumhurbaşkanı kararlarına karşı açılacak davalar Danıştay tarafından ilk derece mahkemesi olarak karara bağlanacaktır. Bu nedenle, yapılan başvurunun ardından isteğin reddedilmesi veya reddedilmiş sayılması hâlinde açılacak dava Danıştay’da görülecektir¹⁸⁵.

Tüm bu gerekçelerle ve özellikle 6379 sayılı Deniz İş Kanunu’nun 1. maddesinin son fıkrasından aynen alıntı yapılarak yine son fıkrada bu hükme yer verilmesi, mevcut Deniz İş Kanunu’nun sistematığına uygun değildir. Bu nedenlerle Deniz İş Kanunu’nun 1. maddesinin son fıkrası ile Cumhurbaşkanıya teşmil yetkisi veren 4. fıkrasının yer değiştirmesi ya da son fıkraya 4. fıkra hükmünün dışlandığını belirten ibare koyulmasının yerinde olacağı düşüncesindeyiz.

E. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Gemi

1. 23 sayılı Sözleşme Bakımından Gemi

23 sayılı Sözleşme’nin 1. maddesinin 1. fıkrasında Sözleşme’nin, kural olarak, tüm deniz gemilerine uygulanacağı öngörülmüştür. Ancak aynı maddenin 2. fıkrasında Sözleşme’nin uygulama alanı dışında bırakılan gemiler de sayılmıştır. Buna göre savaş gemileri, ticaret gemisi niteliğinde olmayan Devlet gemileri, kabotaj seferi yapan gemiler, kişisel yatlar, balıkçı gemileri, 100 grostonilatonun altındaki gemiler Sözleşme’nin kapsamı dışındadır.

¹⁸⁴ Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 23.

¹⁸⁵ *Özbek*, hükmün eski hâline ilişkin olarak, Bakanlar Kurulunun kapsamı genişletmesi hâlinde, geminin veya deniz işletmesinin kapsama girmesi sebebiyle itiraz ve dava hakkının mevcut olmadığını, Bakanlar Kurulunun kanundan doğan bu yetkisine herhangi bir itirazın söz konusu olmadığını belirtmiştir (Özbek, ss. 11, 12). Ancak kanaatimizce, hâlihazırda Anayasa’nın 125. maddesi ve 2575 sayılı Danıştay Kanunu’nun 24. maddesi kapsamında alınan teşmil kararına karşı hem itiraz hem de ilk derece mahkemesi olarak Danıştay’da dava açma imkânı vardır.

Sözleşme'nin 2. maddesinin (a) bendinde gemi tanımı yapılmış olup buna göre gemi, ister kamuya ister özel mülkiyete ait olsun, deniz ticaretine özgülenmiş hangi nitelikte olursa olsun herhangi bir gemi yahut teknedir. Sözleşme'nin 1. maddesinin 2. fıkrası ile 2. maddesinin (a) bendi birlikte değerlendirildiğinde, iç su gemilerinin Sözleşme'nin uygulama alanı dışında kaldığı, bu anlamda Sözleşme'nin, kural olarak, deniz gemilerine uygulandığı, bu gemilerin de ticaret gemisi niteliğinde olması gerektiği, ancak 100 grostonilatonun altındaki ticaret gemilerine ve uluslararası taşıma yapmayan deniz gemilerine Sözleşme'nin uygulanmadığı anlaşılmaktadır¹⁸⁶. Ayrıca Sözleşme'nin balıkçı gemilerine uygulanmayacağı da Sözleşme'nin 1. maddesinin 2. fıkrasının (f) bendinde açıkça belirtilmiştir.

2. 166 sayılı Sözleşme Bakımından Gemi

166 sayılı Sözleşme'de gemi tanımına yer verilmemiştir. Ancak Sözleşme'nin 1. maddesinde açıkça Sözleşme'nin, Taraf Devletin siciline kayıtlı, kamu ya da özel sektöre ait, genellikle ticari deniz taşımacılığı işine tahsis edilmiş, deniz aşırı sefer yapan gemilere ve bu türden gemilerin sahiplerine ve bu tür gemilerde çalışan gemi adamlarına uygulanacağı belirtilmiştir. Her ne kadar Sözleşme'nin uygulama alanı dışında kalan gemiler, 23 sayılı Sözleşme'deki gibi liste hâlinde gösterilmemiş ise de 166 sayılı Sözleşme'nin 1. maddesinden iç su gemilerinin ve ticaret gemisi olmayan deniz gemilerinin kapsam dışında olduğu anlaşılmaktadır. Diğer taraftan, Sözleşme'de savaş gemilerinin, ticaret gemisi niteliğinde olmayan Devlet gemilerinin ve kişisel yatların açıkça kapsam dışında tutulduğu da belirtilmemiştir. Ancak buna ilişkin açık bir hüküm bulunmasa da bu gemiler ticaret gemisi niteliği taşımadıklarından 166 sayılı Sözleşme'nin uygulama alanının içerisinde yer almayacaktır. 166 sayılı Sözleşme'nin kabotaj taşımaya özgülenmiş gemilere uygulanıp uygulanmayacağı ise Sözleşme'den anlaşılamamaktadır¹⁸⁷. Sözleşme'de açıkça kabotaj taşımaya özgülenmiş gemiler kapsam dışı bırakılmadığından Sözleşme'nin bu gemilere de uygulanabileceği sonucuna varılacaktır.

¹⁸⁶ Süzel, Yurda İade, s. 189. Ayrıca Sözleşme'nin uygulama alanına giren gemiler için bkz. Iliana Christodoulou Varotsi ve Dmitry A. Pentsov, **Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers**, Springer, Berlin, 2008, s. 139.

¹⁸⁷ Süzel, Yurda İade, ss. 189, 190.

23 sayılı Sözleşme'nin aksine 166 sayılı Sözleşme'de herhangi bir tonaj sınırı öngörülmemiştir. Buna göre de 166 sayılı Sözleşme hükümleri hacim sınırlaması olmaksızın tüm ticaret gemilerine uygulanmaktadır. Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi, 166 sayılı Sözleşme ile ilgili 2008 yılında Türkiye'ye doğrudan talep yönelmiş olup bu talepte, Deniz İş Kanunu'nun yüz grostonilato ve üzeri gemileri kapsadığı, oysa 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde asgari bir tonajın kararlaştırılmadığı, bu nedenle de ulusal mevzuattaki tonaj sınırlamasının Sözleşmeler ile uyumlu olmadığı belirtilmiştir¹⁸⁸. Komite, bu sonuca varırken yalnızca Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesinin 1. fıkrasını ele almış; 2. fıkrada yer verilen istisnaları gözetmemiştir. Kaldı ki bu istisnalar gözetilse dahi, yüz grostonilatonun altında olan ve beş gemi adamından az kişinin çalıştığı bir geminin Deniz İş Kanunu'na tabi olmadığı mevzuatımızdan anlaşılmaktadır. Oysa 166 sayılı Sözleşme'de böyle bir sınırlama yoktur¹⁸⁹. Aynı şekilde Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi konu ile ilgili 2016 yılında da Türkiye'ye doğrudan talepte bulunmuş ve Deniz İş Kanunu'nun yüz grostonilatonun altındaki gemileri de kapsamamasını sağlayacak önlemler alınmasını talep etmiştir¹⁹⁰.

23 sayılı Sözleşme'nin aksine 166 sayılı Sözleşme balıkçı gemilerini doğrudan kapsam dışında bırakmamaktadır. Sözleşme'nin 1. maddesinin 2. fıkrası gereği, taraf olan Devletler bu konuda değerlendirme yapmakla yükümlü kılınmıştır. Taraf Devlet yetkili makamı, balıkçı gemisi malikleri ve balıkçı birlikleri ile istişarede bulunduktan sonra uygun görüldüğü takdirde Sözleşme hükümlerinin ticari balıkçı gemilerine de uygulanmasına karar verebilir¹⁹¹. Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi, 166 sayılı Sözleşme ile ilgili 2008 yılında Türkiye'ye yönelttiği doğrudan talepte balıkçı gemilerine de değinmiş olup Deniz İş Kanunu'nun kapsamına balıkçı gemilerinin dâhil olmadığına yönelik Kanun'da açık bir düzenlemenin bulunmadığını

¹⁸⁸ 2008 yılında yöneltilen doğrudan talep için bkz. ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID:2296450,\(22.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID:2296450,(22.01.2021)).

¹⁸⁹ Süzel, Yurda İade, s. 194.

¹⁹⁰ 2016 yılında yöneltilen doğrudan talep için bkz. ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO,\(22.01.2020\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO,(22.01.2020)).

¹⁹¹ 166 sayılı Sözleşme'nin 1. maddesinin 3. fıkrasına göre bir geminin ticaret gemisi ya da ticari balıkçı gemisi olduğuna ilişkin şüphe duyulması hâlinde yetkili makam, gemi maliki, gemi adamı ve balıkçı örgütleriyle istişarede bulunarak belirsizliği giderecektir.

belirterek konu hakkında balıkçı gemisi sahipleri ve balıkçı örgütleriyle değerlendirme yapılıp yapılmadığını sormuştur¹⁹². Bu sorular, Türkiye tarafından bugüne değin cevaplanmamıştır¹⁹³.

3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Bakımından Gemi

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (i) bendinde gemi tanımına yer verilmiş¹⁹⁴ olup bu tanım gereği iç sularda ve liman mevzuatına tabi sularda seyreden araçlar gemi tanımının dışında bırakılmıştır. Aynı maddenin 4. fıkrasında ister özel ister devlet gemisi olsun, genellikle ticari faaliyete tahsis edilmiş tüm gemilere bu Sözleşme'nin uygulanacağı düzenlenmiştir. Ancak ilgili düzenlemede balıkçı gemileri, yelkenli gibi geleneksel şekilde inşa edilmiş gemiler, savaş gemileri, askeri ve yardımcı gemiler açıkça kapsam dışında bırakılmıştır. Her iki düzenleme birlikte değerlendirildiğinde 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin ticaret gemisi niteliğindeki deniz gemilerine uygulanacağı sonucuna varılmaktadır¹⁹⁵.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, kural olarak, geminin hacmine bakılmaksızın tüm gemilere uygulanır. Ancak Sözleşme'nin 2. maddesinin 6. fıkrası gereği, Taraf Devletin yetkili makamları, gerekli gördüğü takdirde ulusal hukukta farklı bir düzenleme yaparak, ister özel ister devlet gemisi olsun, ticari faaliyette bulunan ve uluslararası sularda sefer yapmayan 200 grostonilatonun altındaki gemileri, Sözleşme'nin uygulama alanı dışında tutabilecektir. Ne var ki aynı maddenin 7. fıkrası gereği Taraf Devlet, bu yönde hareket ettiğini Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Müdürlüğü'ne bildirmekle yükümlüdür¹⁹⁶. 2006 Deniz İş Sözleşmesi'nin 2.

¹⁹² ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,\(22.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,(22.01.2021)).

¹⁹³ Süzel, Yurda İade, s. 195.

¹⁹⁴ 6898 sayılı Kanun'un Tasarısı'nda yer verilen Türkçe tercümede gemi tanımı şu şekildedir: "*Gemi, sadece liman kurallarının uygulandığı bölgeler veya korunaklı sular veya iç sular veya bunlara çok yakın bitişik sularda değil diğer sularda da yüzen her türlü aracı ifade eder*".

¹⁹⁵ 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin istihdam olunan gemi bakımından uygulama alanı için bkz. Süzel, Yurda İade, ss. 190, 191; Algantürk Light, Deniz İş Sözleşmesi Hakkında, s. 274; Bedük, s. 35; Halatçı Ulusoy, s. 4203; McConnell ve diğerleri, s. 183 vd.; Blanck, s. 43.

¹⁹⁶ Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi, 166 sayılı Sözleşme ile ilgili 2008 yılında Türkiye'ye yönelttiği doğrudan talepte, Deniz İş Kanunu'nun yüz grostonilato ve üzeri gemileri kapsadığına ilişkin düzenlemesinin 166 sayılı Sözleşme ile uyumlu olmadığı gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile de uyumlu olmadığını belirtmiştir.

maddesinin 1. fıkrasının (i) bendi ile 2. maddesinin 6. fıkrası birlikte değerlendirildiğinde, Sözleşme'nin deniz gemisi olması kaydıyla, kural olarak kabotaj taşımaya özgülenmiş gemilere de uygulanacağı; ancak Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Müdürlüğü'ne bildirimde bulunmak şartı ile Taraf Devletin iç hukukta bir düzenleme yaparak 200 grostonilatonun altında olup kabotaj taşımaya özgülenmiş gemileri kapsam dışı bırakabileceği anlaşılmaktadır.

Sözleşme'nin 2. maddesinin 4. fıkrasında açıkça balıkçı gemilerinin uygulama alanı dışında olduğu belirtilmiştir. Sözleşme'de balıkçı gemilerinin kapsam dışı bırakılmasının sebebi, Uluslararası Çalışma Örgütü'nün bu alana ilişkin olarak 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'ni kabul etmiş olmasıdır¹⁹⁷.

4. 188 sayılı Sözleşme Bakımından Gemi

188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'nde balıkçı teknesi/gemisi tanımı, 1. maddenin (g) bendinde yapılmıştır. Tanıma göre balıkçı teknesi/gemisi, ticari amaçlı balıkçılıkta kullanılan ya da kullanılması planlanan herhangi bir nitelikte gemi veya tekneyi ifade etmektedir. Aynı maddenin (a) bendinde ise ticari balıkçılık tanımı yapılırken nehirler, göller veya kanallar da tanıma dâhil edilerek ticari amaçlı yapılan tüm balıkçılık faaliyetlerinden bahsedilmiş; hobi amaçlı balıkçılık ve ticari boyutta olmayıp yalnızca balıkçının ve ailesinin geçimini karşılamak amacı ile yapılan balıkçılık faaliyetleri¹⁹⁸ kapsam dışı bırakılmıştır¹⁹⁹.

Sözleşme'nin 2. maddesinin 1. fıkrasına göre Sözleşme, ticari amaçlı balıkçı tekneleri/gemileri ile tüm balıkçılara uygulanır. Aynı maddenin 2. fıkrası gereği, teknenin/geminin ticari balıkçılık faaliyetleri ile meşgul olup olmadığı hususunda

Bkz. ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,\(22.01.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,(22.01.2021)).

¹⁹⁷ McConnell ve diğerleri, s. 18; Süzel, Yurda İade, s. 191.

¹⁹⁸ Hükümde geçen "*subsistence fishing*" ibaresinin nasıl yorumlanması gerektiği Uluslararası Çalışma Örgütü tarafından açıklanmış olup "*subsistence fishing*" ticari balıkçılığın aksine, ekonomik kazanç elde etmenin amaçlanmadığı, yalnızca balıkçının ve ailesinin geçim ihtiyaçlarının karşılanmasının amaçlandığı balıkçılık faaliyeti olarak tanımlanmıştır. Söz konu açıklama için bkz. ILO, **The Flexibility Clauses of the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188)**, Working Paper No. 315, Cenevre, 2018, (Working Paper No. 315), ss. 11, 12.

¹⁹⁹ 188 sayılı Sözleşme bakımından gemi tanımı için ayrıca bkz. Hatice Duygu Özer, "188 Sayılı ILO Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi Işığında İş Hukukunda Balıkçılık", **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:24, Sayı:3, 2020, ss. 73, 74.

tereddüt oluştuğunda sorun, yetkili makamlara danışılarak çözüme kavuşturulur. Sözleşme kural olarak hacmine bakılmaksızın ticari amaçlı tüm tekne/gemilere uygulanır. Ancak 2. maddenin 3. fıkrasında Taraf Devletin, Sözleşme ile getirilen korumayı 24 metreden daha kısa gemilerde çalışan balıkçıları da kapsayacak şekilde genişletebileceği düzenlenmiştir.

Yukarıda da belirtildiği üzere, Sözleşme'ye nehirler, göller ve kanallardaki ticari amaçlı balıkçılık faaliyetleri de dâhil edilmiştir. Ancak Sözleşme'nin 3. maddesinin 1. fıkrasında, Sözleşme'nin uygulanmasının bazı sorunlara yol açması durumunda, Taraf Devletler tarafından nehirlerde, göllerde veya kanallarda faaliyet gösteren balıkçı teknelerinin Sözleşme'nin veyahut da Sözleşme'nin belirli maddesi/maddelerinin kapsamı dışında tutulabileceği düzenlenmiştir. Öte yandan Sözleşme'nin 3. maddesi kapsamında Taraf Devletler, Sözleşme'nin veya Sözleşme'nin belirli maddesi/maddelerinin kapsamı dışında kalacak balıkçılar veya balıkçı teknelerini sınırlı bir şekilde listeleyebileceklerdir. Ancak ilgili maddenin 3. fıkrası gereği Taraf Devlet, Uluslararası Çalışma Örgütü Anayasası'nın 22. maddesi²⁰⁰ kapsamında Uluslararası Çalışma Bürosu'na sunacağı raporda hariç tutulanların listesini belirtmek ve getirdiği bu istisnaların nedenini, bu listenin belirlenmesinde yapılan değerlendirmeler hakkında bilgi ve görüşlerin detaylarını, hariç tutulanlar ile ilgili eşdeğer koruma sağlayan önlemleri açıklamak durumundadır. Ne var ki, Taraf Devletler bu istisnaları yalnızca önemli nitelikteki sorunlar ortaya çıktığında getirmelidir²⁰¹.

5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Gemi

55 sayılı Sözleşme'de ve 70 sayılı Sözleşme'de gemi tanımına yer verilmemiştir. Ancak Sözleşmelerin 1. maddelerinden deniz gemilerinin esas alındığı ve savaş gemilerinin kapsam dışı tutulduğu anlaşılmaktadır. Öte yandan bu Sözleşmelerde uygulama alanı açısından gemiler ile ilgili herhangi bir hacim sınırlaması öngörülmemiştir. Ancak Sözleşmelerin 1. maddesinin 2. fıkrasında Taraf

²⁰⁰ Uluslararası Çalışma Örgütü Anayasası'nın 22. maddesi şu şekildedir: “Üye Ülkelerden her biri katılmış olduğu sözleşmeleri yürürlüğe koymak için aldığı önlemler hakkında Uluslararası Çalışma Bürosuna yıllık bir rapor sunmayı taahhüt eder. Bu raporlar, Yönetim Kurulu tarafından belirtilen şekilde yazılacak ve onun istediği açık bilgileri içerecektir.”

²⁰¹ ILO, Working Paper No. 315, ss. 13, 14.

Devletin iç hukukta yük kapasitesi 25 tonilatodan az olan teknelerde istihdam edilen kişilerle ilgili farklı bir düzenleme yapabileceği belirtilmiştir. Ayrıca aynı fıkra gereği Taraf Devlet gerekli gördüğü durumda kendi ulusal yasa veya yönetmelikleri ile kamuya ait olup ticarete kullanılmayan gemilerde, kıyı balıkçılığı yapan teknelerde, ağaçtan yapılan ilkel yelkenli gemilerde istihdam edilen kişiler ile ilgili de istisna getirilebilecektir.

164 sayılı Sözleşme'nin 1. maddesine göre Sözleşme, yürürlükte bulunan ülkeye kayıtlı, genellikle ticari deniz seferi ile iştigal eden ve deniz aşırı seferler yapan, mülkiyeti özel veya kamuya ait olan bütün gemilere uygulanır. Sözleşme'de uygulama alanı açısından herhangi bir hacim sınırlamasına yer verilmemiş olup geminin hacmi yalnızca 9. madde kapsamında tıbbî alanda verilecek kurslara ve 11. madde kapsamında gemide kurulacak hastane bölümüne ilişkin yükümlülüklerde söz konusu olmuştur. Ayrıca 164 sayılı Sözleşme'de balıkçı gemileri doğrudan kapsam dışı bırakılmamıştır. Sözleşme'nin 1. maddesinin 2. fıkrasına göre Sözleşme, balıkçı gemisi sahipleri ve balıkçıları temsil etme yetkisini haiz örgütlere danışılarak, uygulanabilir olduğu kadarıyla, ticari deniz balıkçılığına da uygulanır. Aynı maddenin 3. fıkrasına göre ise geminin, deniz nakliyatçılığıyla mı yoksa deniz balıkçılığıyla mı iştigal ettiğine dair bir tereddüt bulunması hâlinde, belirsizlik gemi malikleri, gemi adamları ve balıkçıların ilgili örgütleriyle istişare edildikten sonra yetkili merci tarafından giderilecektir.

165 sayılı Sözleşme'de gemi tanımı yapılmamıştır. Ancak gemi adamı tanımının yapıldığı 1. maddenin (c) bendinden Sözleşme'nin kural olarak deniz gemilerine uygulanacağı; Sözleşme'de ticari amaçla yük veya yolcu taşımacılığı ile iştigal eden ve denizaşırı sefer yapan gemilerin veyahut başka bir ticari amaç için kullanılan gemilerin veyahut da römorkörlerin esas alındığı anlaşılmaktadır. Öte yandan tanımda istisnalara yer verilmiş olup buna göre makinayla donatılmış olsun ya da olmasın esas itibariyle yelkenle hareket eden küçük gemiler ile deniz seferi ile iştigal etmediği anlarda petrol platformu ve sondaj platformu kapsam dışı tutulmuştur. Ayrıca Sözleşme'nin 2. maddesinin 2. fıkrasında balıkçı gemisi malikleri ve balıkçı birlikleri ile istişarede bulunulduktan sonra uygun görüldüğü takdirde Sözleşme hükümlerinin ticari balıkçı gemilerine de uygulanmasına karar verilebileceği hükme

bağlanmıştır. Son olarak belirtmek gerekir ki, 165 sayılı Sözleşme’de herhangi bir tonaj sınırlamasına da yer verilmemiştir.

F. Değerlendirme

854 sayılı Deniz İş Kanunu, yukarıda incelenen Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri’ndeki gemi tanımı bakımından değerlendirildiğinde, iç hukukumuzda farklı bir düzenin benimsendiği ve bu düzenin tarafı olduğumuz Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerine ve taraf olmaya yönelik iç hukuk işlemlerini başlattığımız 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ne uyum sağlamadığı söylenebilecektir.

Türkiye’nin taraf olduğu ve taraf olmaya yönelik iç hukuk işlemlerini başlattığı Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri kapsamına, genel olarak, deniz gemileri dâhil edilmiş ve iç su gemileri Sözleşmelerin uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Oysa Deniz İş Kanunu’nda geminin sadece denizde hareket etmesi şartı aranmamış; göllerde ve akarsularda hareket eden gemiler de diğer şartların da varlığı hâlinde Kanun kapsamında sayılmıştır. Bu bakımdan Deniz İş Kanunu’nda değişiklik yapılması hâlinde Uluslararası Çalışma Örgütü mevzuatındaki bu hususun da göz önünde bulundurulması gerektiği düşüncesindeyiz.

Diğer taraftan Deniz İş Kanunu’nda, istisnaları bulunsa dahi, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere yüz grostonilatoluk bir tonaj sınırlaması mevcuttur²⁰². Oysa 166 sayılı Sözleşme’de ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesinde, kural olarak, böyle bir sınırlama yoktur. Ancak yine yukarıda belirttiğimiz üzere, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde Uluslararası Çalışma Örgütü Genel Müdürlüğü’ne bildirimde bulunmak ve iç hukukta farklı bir düzenleme yapmak kaydıyla, Taraf Devletlere uluslararası sularda sefer yapmayan 200 grostonilatoluk altındaki gemileri uygulama dışında tutma imkânı verilmiştir²⁰³. Türkiye tarafından 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ne taraf olma yolunda iç hukuk işlemleri başlatıldığından, Uluslararası Çalışma Örgütü mevzuatı göz önünde tutularak Deniz İş Kanunu’nda değişiklik yapılmalıdır. Zira 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin usulüne uygun olarak yürürlüğe konması ile Anayasa’nın 90. maddesinin son fıkrası gereği Sözleşme kanun

²⁰² Bkz. Birinci Bölüm, III. B. 3.

²⁰³ Bkz. Birinci Bölüm, III. E. 3.

hükümünde olacaktır. Bu bakımdan da Sözleşme hükümlerinin Deniz İş Kanunu hükümleri ile çatışmaması adına Kanun'da değişiklik yapılması aşamasında Sözleşme'deki düzenlemelerin göz önünde tutulması gerekmektedir. Dolayısıyla, tonaj sınırlaması yapılacak ise de 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile paralel olarak yalnızca uluslararası sularda sefer yapmayan gemiler bakımından sınır söz konusu olmalıdır²⁰⁴.

Öte yandan Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesi uyarınca yabancı bayraklı gemide çalışan Türk gemi adamları hakkında Deniz İş Kanunu hükümleri uygulama alanı bulmamaktadır. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi çerçevesinde, Deniz İş Kanunu ele alındığında, gemi adamlarının yurda iade edilmeleri noktasında Kanun'un yabancı bayraklı gemide çalışan gemi adamlarını da kapsayacak şekilde değiştirilmesinin uygun olacağı kanaatindeyiz²⁰⁵.

Ayrıca belirttiğimiz üzere, balıkçı gemilerinin Deniz İş Kanunu kapsamına girip girmediği yasada açıkça düzenlenmemiş ise de Yargıtay kararlarında balık avcılığı yapılan gemilerdeki çalışanların Deniz İş Kanunu'na tabi olup olmadıkları, Kanun'un 1. maddesindeki şartların incelenmesi ile karara bağlanmaktadır²⁰⁶. Balıkçılığın kendine has ayrı birtakım teamüllerinin bulunması ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde balıkçı gemilerinin kapsam dışında tutulması gibi hususlar göz önünde bulundurularak balıkçı gemilerinin Deniz İş Kanunu kapsamı dışında bırakılması, bu konu ile ilgili, Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ile uyumlu ayrı bir kanunî düzenleme getirilmesinin yerinde olacağı kanaatindeyiz.

IV. YURDA İADE BORCUNUN KİŞİ BAKIMINDAN KAPSAMI

A. Yurda İade Edilecek Kişiler: Gemi Adamları

1. Türk Hukukunda Gemi Adamı

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda gemi adamı tanımına yer verilmiştir. Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin B bendine göre,

²⁰⁴ Süzel, Yurda İade, s. 194.

²⁰⁵ Aynı yönde görüş için bkz. Süzel, Yurda İade, s. 205.

²⁰⁶ Bkz. Birinci Bölüm, III. B. 5.

“Bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere “gemi adamı” denir.” Türk Ticaret Kanunu’nun 934. maddesine göre de “Gemi adamları”, kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Buna göre, gemi adamı tanımı bakımından Türk Ticaret Kanunu ve Deniz İş Kanunu paralel bir düzenleme getirmiştir.

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’nde de gemi adamı tanımı yapılmış olup Yönetmeliğin 3. maddesinin (s) bendine göre gemi adamı²⁰⁷, geminin kaptanını, zabıtlarını, yardımcı zabıtlarını, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini ifade eder. Yönetmelikte, Türk Ticaret Kanunu ve Deniz İş Kanunu’nda

²⁰⁷ Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’nin 42. maddesinde gemi adamı olabilme şartları düzenlenmiş, buna göre gemi adamı olabilmek için;

a) Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da Türkiye Cumhuriyetinde veya Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde denizcilik ile ilgili eğitim-öğrenim gören ve/veya mezun olan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da 25/9/1981 tarihli ve 2527 sayılı Türk Soylu Yabancıların Türkiye’de Meslek ve Sanatlarını Serbestçe Yapabilmelerine, Kamu, Özel Kuruluş veya İşyerlerinde Çalıştırılabilmelerine İlişkin Kanun kapsamındaki Türk soylu yabancı olmak,

b) Bu Yönetmelikte belirtilen gemiadamı yeterlik dereceleri için ön koşul olan yaş, öğrenim derecesi, deniz hizmet süresi ve diğer gerekleri sağlamış olmak,

c) Sağlık durumunun deniz hizmetine elverişli olduğunu bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre belgelemek,

ç) 26/9/2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununda yer alan örgüt faaliyeti çerçevesinde işlenen uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticareti suçu veya suçtan kaynaklanan malvarlığı değerini aklama suçu veyahut göçmen kaçakçılığı veya insan ticareti, haksız ekonomik çıkar sağlamak amacıyla kurulmuş bir örgütün faaliyeti çerçevesinde cebir ve tehdit uygulanarak işlenen suçlar ile İkinci Kitap Dördüncü Kısım Dört, Beş, Altı ve Yedinci Bölümünde tanımlanan suçlardan veya istimal ve istihlak kaçakçılığı hariç kaçakçılık suçlarından hükümlü bulunmamak,

d) 5237 sayılı Kanunun 188 inci, 190 inci ve 191 inci maddelerindeki suçlardan dolayı hakkında verilmiş bir mahkûmiyet veya güvenlik tedbiri kararı bulunmamak, gerekir.

(2) Uzakyol kaptanı ve kaptan yeterliğine sahip olmak için, birinci fıkrada yer alan hükümlere ilave olarak, taksirli suçlar ve ertelenmiş mahkûmiyet kararları hariç olmak üzere, hükmün açıklanmasının geri bırakılması sınırından fazla süreli hapis cezası veya affa uğramış olsalar dahi, zimmet, rıskap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, hileli iflas gibi yüz kızartıcı veya şeref ve haysiyeti kırıcı suçtan veya resmî ihale ve alım satımlara fesat karıştırma, Devlet sırlarını açığa vurma, terörün finansmanı suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza ile hüküm giymemiş olmak gerekir.

Ayrıca, aynı Yönetmeliğin 49. maddesine göre kaptan, başmühendis/başmakineci, zabıt ve telsiz operatörleri yeterliklerinin geçerlik süreleri beş yıldır. Bu gemi adamlarının buldukları gemi adamı yeterlik derecesinde; son altmış ay içinde en az on iki ay süre ile veya yeterlik belgelerinin süresinin bittiği tarihten önceki son altı ay içerisinde üç ay süre ile deniz hizmeti yaptıklarını kanıtlamak ve yenileme sınavında başarılı olmak veya yenileme eğitimi görmek veya geçerlilik süresi uzatılmayan yeterlik derecesinin bir altındaki yeterlik derecesinde, en az üç ay deniz hizmeti yapmak, bu deniz hizmetinde daha önce sahip olduğu yeterliğe uygun görevleri yerine getirmek ve deniz hizmetinden hemen sonra belgesini yenilemek; geçerlilik süresi uzatılmayan yeterlik derecesinde, bulunduğu geminin Donatım Yönergesine uygun personel listesine ilave olarak en az üç ay deniz hizmeti yaptığını belgelemek ve bu deniz hizmeti süresince asıl yeterlik derecesine uygun görevleri yerine getirmek; idarede, eğitim kurumlarında, denizcilik kamu ya da özel sektör kurum ve kuruluşları ile işyerlerinde veya İdare tarafından uygun görülüp onaylanan denizcilik ile ilgili kuruluşlarda son beş yıl içinde en az iki yıl süre çalıştığını belgelemek şartlarını sağlayan gemi adamlarının yeterlik belgelerinin geçerlilik süresi beş yıl uzatılır.

bahsi geçen kişiler sayılmakla birlikte, ayrıca bunlara ek olarak “diğer kimseler” yerine “yardımcı zabıtlar”, “stajyerler” ve “yardımcı hizmet personeli” demek suretiyle bu diğer kimselerin kapsamına girecek olanlar gösterilmiştir. Stajyerler, Yönetmeliğin 3. maddesinin (şş) bendinde, gemi adamı olmak için eğitim gören ve kanun veya yönetmeliklerce bu nitelikte olduğu belirtilen gemi adamı olarak tanımlanmıştır. Ancak iş sözleşmesi ile çalışmadıkları için bu kişileri gemi adamı olarak tanımlamanın doğru olmadığı ve bu kişilere Deniz İş Kanunu’nun uygulanmayacağı düşüncesindeyiz. Zira Kanun’da açıkça denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde iş sözleşmesine tabi çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri hakkında Kanun’un uygulanacağı düzenlenmiştir.

Gerek Türk Ticaret Kanunu’nun gerekse Deniz İş Kanunu’nun ilgili hükümlerinden anlaşılacağı üzere, gemi adamı kavramı sadece gemi üzerinde çalıştırılan kişileri kapsar. Örneğin, karada (bağlama limanında) donatanın gemi işletmesinde çalışan işletme müdürü, muhasebeci, mühendis gibi kişiler gemi adamı sayılmazlar. Başkaca bir anlatımla, gemi adamları, bir gemide fiilen istihdam edilen kişilerdir²⁰⁸.

Gemi adamının mutlaka geminin işletilmesinde veya teknik sevk ve idaresinde yer alması şart değildir. Teknik sevk ve idare dışında gemide istihdam edilen, örneğin aşçı, garson, müzisyen, üretücü, sağlık ekibi, temizlik ekibi, kamarot ve silici de gemi adamı olarak kabul edilir²⁰⁹. Taraflar arasındaki hukukî ilişkinin iş sözleşmesine dayanması şartıyla, yapılan işin kamu hizmeti olması da çalışanın gemi adamı sayılmasına engel değildir²¹⁰.

Özellikle iç sularda yolcu taşıma işi yapan vapurlarda, feribotlarda çalıştırılan büfeci ve çaycılarının gemi adamı sayılıp sayılmayacağı öğretide tartışılmaktadır. Bu kişilerin yaptıkları işin niteliği gözetildiğinde bir anlamda kamarot ve aşçıya benzer hizmetler sundukları düşünülmektedir. Diğer gemi adamları gibi gemide hazır bulunmaktalar ve aynı zamanda geminin yaptığı yolculukların olağan rizikolarını taşımaktadırlar. Ancak bu kişilerin gemi adamı cüzdanları bulunmamaktadır. Öğretide

²⁰⁸ İzveren ve diğerleri, s. 150; Narmanlıoğlu, s. 104; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 28.

²⁰⁹ Okay, Deniz Ticareti, s. 299; Narmanlıoğlu, s. 104; Özbek, s. 26; Bedük, s. 10.

²¹⁰ Bu nedenle kaptan dâhil, kamu hizmeti gördüğü kuşkusuz olan İstanbul Şehir Hattı İşletmesinde bir hizmet akdine dayanarak çalışan gemi adamları da işçi sayılırlar (Yargıtay HGK. 18.05.1977, E.975/II 3504, K.977/497; Narmanlıoğlu, s. 104; Bedük, s. 10).

bir görüş, gemi adamı cüzdanı olmayan büfeci ve çaycılarının gemi adamı olarak değerlendirilmesinin deniz iş mevzuatı karşısında zorlama bir yorum olacağını, bu kimselere Gemiadamı ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde yer verilmediğini, daha çok liman seferi yapan gemilerde çalışan bu kişilerin, herhangi bir yolcu gibi sorumlulukları ve zorunlulukları bulunmadığını ileri sürerek bu kimselerin 4857 sayılı İş Kanunu kapsamında değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir²¹¹. Diğer bir görüş ise şehir hattı vapurlarında yolcular için hizmet üreten büfeciler ve çaycılarının kamarot ve aşçıyla özdeş hizmet sunduğunu, kaptan ile birlikte gemide hazır bulduklarını, gemi yolculuğunun olağan rizikolarını gemi adamlarıyla birlikte göğüslediğini belirterek bu kişilerin gemi adamı sayılmaları gerektiğini ortaya koymuştur²¹². Gerçekten de vapurlarda çalışan çaycılar ve büfecilerin, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde “yardımcı hizmetliler” olarak gemi adamı sayılan aşçı ve kamarottan yaptığı işin niteliği itibarıyla hiçbir farkı yoktur. Çaycılar ve büfeciler de aynı aşçı ve kamarot gibi yolcular için hizmet vermekte ve sürekli olarak hizmetlerini “gemide” ifa etmektedirler. Öte yandan kaptan ve diğer gemi adamları ile birlikte vapur iskeleye bağlanıncaya kadar gemide hazır bulunmakta, denizin tüm menfi koşullarından etkilenmektedir. Bu bakımdan vapurlarda, feribotlarda çalışan çaycılar ve büfecilerin, salt gemi adamı cüzdanları olmaması nedeniyle, çalışmalarının tümünü gemide sürdürmelerini göz ardı etmenin uygun olmadığı düşüncesindeyiz. Yaptığı işin niteliği itibarıyla gemi adamı sayılan aşçı ve kamarottan bir farkı bulunmayan ve bu kimseler gibi gemi yolculuğunun tüm rizikolarını üstlenen çaycı ve büfecilerin Deniz İş Kanunu kapsamında gemi adamı olarak nitelendirilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Yurda iade edilecek kişiler açısından Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesine baktığımızda herhangi bir istisnaya gidilmeksizin yurda iade hakkı sahibinin gemi adamı olarak düzenlendiği görülmüştür. Ayrıca Kanun'un 22. maddesi ile yabancı gemi adamlarına da yurda iade hakkı tanınmıştır. Buradan, mevcut yasal düzenlemelerimiz de göz önünde bulundurularak bir iş sözleşmesine dayalı olarak Deniz İş Kanunu'na tabi gemide çalışan kaptan, zabıt, yardımcı zabıt, tayfa ve yardımcı hizmet personelleri, yabancı gemi adamları ile gemide çalışan tüm diğer

²¹¹ Bedük, s. 11, 12; Kar, s. 139.

²¹² Necmettin Akten, “Dolaylı Gemiadamı: Vapur Çaycıları ve Büfecileri”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt:85, Sayı:1, 2011, s. 120.

kişilerin yurda iade imkânının bulunduğu sonucuna varılacaktır. Bu kapsamda, bu kişilerin kimler olabileceğinin de detaylı olarak incelenmesi gerekmektedir.

a. Kaptan

(1) Genel Olarak Kaptan

Kaptan, hem donatanla gemi adamı arasındaki ilişkilerde hem de donatanın deniz ticaretinde yetkili temsilcisi olarak sözleşmelerin yerine getirilmesindeki fonksiyonu bakımından donatandan sonra gelen en önemli kişidir²¹³. Aynı zamanda deniz yolculuğunun en mühim şahsiyetidir. Yelkenli devrinde “patron” olarak isimlendirilen kaptanların bugünkü gibi gemiciliği bilmesi gerekmezdi. Gemiye yönetmesini bilen birini²¹⁴ yanlarına alarak deniz yolculuğunu başarılıydı. Ancak zamanla bu durum değişmiş ve “patron” gemi idaresini bilmek durumunda kalmıştır²¹⁵. Artık günümüzde “patron” sadece yelkenli gemileri sevk edenler için kullanılmakta; buharlı ve motorlu gemileri idare edenlere ise kaptan denilmektedir²¹⁶.

Kaptan, denizcilik işlerini en iyi bilen kişidir. Kanunun kendisine verdiği temsil yetkisine veya iş sözleşmesinden aldığı yetkiye dayanarak gemi ile ilgili işlerde işvereni temsil ettiği gibi yükü ve deniz yolculuğu ile ilgili olanları da temsil eder. Geminin her surette âmiri konumundadır²¹⁷.

Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin C bendine göre, “Gemiye sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması hâlinde ona vekâlet eden kimseye “kaptan” denir.” Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin 3. maddesinin (ğğ) bendine göre ise kaptan, “500-3000 GT arasındaki

²¹³ İzveren ve diğerleri, s. 129; Tahir Çağa ve Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, 11. Baskı, Beta Yayınları, 2000, s. 166.

²¹⁴ Bu yardımcı kişiler genellikle iki kişidir. *Noxter (işbaşı)* yelkenleri kullanmayı, direkleri manevra etmeyi ve gemiyi sevk için bilinmesi gereken bütün gerekli şeyleri bilir; *pilote hauturier* ise haritadan anlar, rotayı düzenler, havanın nasıl olacağını tahmin eder, uzak ülkeleri tanır (Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 29).

²¹⁵ Erdoğan Göğür, “Geminin İç Düzeni ve Konsolos”, **Adalet Dergisi**, Sayı:11-12, Kasım-Aralık 1961, s. 1082.

²¹⁶ Göknil, s. 114.

²¹⁷ Göknil, s. 114; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 30.

gemileri sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca Sözleşmenin²¹⁸ II/2 Kuralının 3, 4.2 ve 4.3 paragraflarında tanımlanan gemiadamını” ifade etmektedir. Bu tanıma göre her türlü gemiyi sevk ve idare eden kişiler değil; 500-3000 grostonilato arasındaki gemileri sevk ve idare eden kişiler kaptan olarak nitelendirilmiştir²¹⁹. Türk Ticaret Kanunu’nda ise kaptanla ilgili hükümlere yer verilmiş olmasına rağmen kaptan için bir tanım yapılmamıştır.

Deniz İş Kanunu’nda gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran gemi adamı dışında ayrıca zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması hâlinde ona vekâlet eden kimseye de kaptan denileceği düzenlenmiştir²²⁰. Bu hüküm karşısında kaptanın yerine vekâlet eden kişi de kaptan sıfatını haiz olacaktır. Ancak zorlayıcı sebebin varlığı hâlinde kaptanın yerine vekâlet eden kişi, gemiyi sevk ve idare ettiğinden Kanun’da sadece “gemiyi sevk ve idare eden kişiye kaptan” denir şeklinde bir tanıma yer verilmesi esasen yeterli olacaktır²²¹.

Kaptanın yetki ve sorumlulukları geminin sevk ve idaresine ilişkin teknik alanla sınırlı değildir. Aynı zamanda kaptan, Türk Ticaret Kanunu’ndan doğan başkaca görev ve sorumluluklara da sahiptir. Gemiyi yola ve denize elverişli hâle koymak, gemi adamlarına ve yüke ait belgeleri gemide bulundurmak (TTK m.1090), geminin yüklemeye ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etmek (TTK m.1091), yabancı mevzuata uymak (TTK m.1092), yola çıkmak (TTK m.1093), gemide hazır bulunmak (TTK m.1094), gemi journali tutmak (TTK m.1096), deniz raporu düzenlemek (TTK m.1098) kaptanın önemli birtakım görevleri arasındadır. Kaptan, bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine

²¹⁸ Bahsi geçen Sözleşme, Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (STCW)’yi ifade etmektedir. Türkiye, 28.04.1989 tarihli ve 20152 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 3539 sayılı Kanun ile bu Sözleşme’ye taraf olmuştur.

²¹⁹ 500 GT’den küçük ve yakın kıyısız sefer bölgesinde çalışan gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca Sözleşmenin II/3 Kuralının 5 inci ve 6 ncı paragraflarında tanımlanan gemiadamına sınırlı kaptan adı verilmektedir (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3/1-öö).

²²⁰ Kaptanın, zorlayıcı sebeplerin varlığı hâlinde vekil tayin etme zorunluluğu Türk Ticaret Kanunu m.1093/2 ve 1094/1’den kaynaklanmaktadır. Türk Ticaret Kanunu’nun 1093/2 maddesine göre, kaptan, hastalık veya diğer bir sebepten dolayı gemiyi yönetemeyecek durumda olursa ve donatandan talimat alması da mümkün değilse yerine başka bir kişiyi kaptan olarak bırakmak zorundadır. Yine Türk Ticaret Kanunu m.1094/1’e göre, kaptan yükleme başladıktan boşaltma bitinceye kadar zorunlu bir sebep bulunmadıkça, ikinci kaptanla birlikte aynı zamanda gemiden ayrılmaz. Ayrılmak zorunda kalması hâlinde, ayrılmadan önce zabıtlar veya tayfalar arasından uygun birisini yerine vekil bırakmakla yükümlüdür.

²²¹ Öktem Songu, Sona Erme, s. 841; Bedük, s. 16.

getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır (TTK m.1088). Kusuruyla yol açtığı zararlardan, görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur (TTK m.1089/1). Donatanın emrine uyması kaptanı sorumluluktan kurtarmamaktadır (TTK m.1089/2). Öte yandan kaptanın, üçüncü kişilere, donatana ve yükle ilgili kişilere karşı hukukî sorumluluğu ile birlikte cezaî sorumluluğu da bulunmaktadır. Örneğin, kanuna aykırı şekilde bayrak çekmesi (TTK m.947), tasdikname veya şahadetname almadan ve gemide bulundurmadan bayrak çekmesi (TTK m.948), harp gemileri ile sahil istihkâmları önünde ve Türk limanlarına girerken veya çıkarken ticaret gemisine bayrak çekmemesi (TTK m.949), geminin adının ve bağlama limanının yazılması yükümlülüğüne uymaması (TTK m.950), cezai yaptırıma bağlanmıştır²²².

Kaptan donatana bir iş sözleşmesi ile bağlıdır. İş sözleşmesinde bağımlılık unsuru ön plandadır. Kaptanın görevinin, niteliği itibariyle teknik olması ve geniş yetki ve sorumluluklarının bulunması, işveren ile arasındaki bağımlılık ilişkisini ortadan kaldırmaz²²³. Zira kaptan, birçok konuda donatanın talimatına uyma yükümlülüğü altında olup bu bakımdan bir gemi adamıdır. Kaldı ki Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin B bendinde ve Türk Ticaret Kanunu'nun 934. maddesinde de açıkça gemi adamı olduğu belirtilmiştir.

Kural olarak gemi adamı olarak nitelendirilen kaptanın işveren veya işveren vekili olması da mümkündür. Geminin sahibi veya gemiyi işleten kişi olarak işveren sıfatını haiz olabilir. Bu durumda, kaptan artık gemi adamı sayılmaz ve Deniz İş Kanunu'nun işverene ilişkin hükümleri uygulama alanı bulur²²⁴. Öte yandan kaptanın, işveren ad ve hesabına hareket etmesi hâlinde işveren vekili konumu da gündeme gelmektedir. Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin Ç bendinde işveren vekili tanımı yapılmış olup buna göre "Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye "işveren vekili" denir." Kaptan, çoğu zaman işveren adına ve hesabına harekete yetkili bir işveren vekili olduğundan, bu kişilerin gemi adamı sayılıp sayılmayacağı hususu tartışmalara yol açmıştır. Bir dönem Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, birinci kaptanın Deniz İş Kanunu açısından gemi adamı sayılmayacağı

²²² Kaptanın görev ve sorumluluklarına ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, ss. 302-312; Sözer, Deniz Ticareti-I, ss. 308-314; Sevimli, Kaptan, ss. 60-74; Çağa ve Kender, ss. 169-171; Kar, ss. 171-174; Bedük, s. 17; Kara, ss. 189-204.

²²³ Tekil, s. 194; Bedük, s. 14.

²²⁴ Öktem, İlaş Sağlama Borcu, s. 32; Sevimli, Kaptan, s. 75.

görüşünü benimsemişti²²⁵. Bu karar öğretilerde eleştirilmiş; kaptanın Deniz İş Kanunu'nda hem gemi adamları arasında gösterildiği hem de işveren vekili olarak sayıldığı ifade edilerek iş sözleşmesi ile çalıştığı kuşkusuz olduğundan bir yandan donatana karşı işçi, öbür taraftan diğer gemi adamlarına karşı işveren görünümünde olduğu belirtilmiştir²²⁶. Kanaatimizce de kaptanın gemi adamı olarak nitelendirilmesi kanun ve yönetmelik hükümleri ile eşitlik ilkesine daha uygundur. Nitekim Yargıtay da daha sonra bu uygulamasından vazgeçmiş; kaptanın gemi adamı niteliğini benimsemiştir²²⁷.

²²⁵ “Deniz İş Kanununun istisnalar kenar başlığını taşıyan 27. maddesinin bir gemide fazla kaptan bulunabileceği ve bunlardan birinin birinci kaptan olduğu belirtilmiştir. Bir gemide, birden fazla kaptan bulunduğu takdirde, birinci kaptan ile, diğer kaptanların hukuki durumunun tesbiti gerekir. 2. maddenin B bendinde sayılan kaptanlar, birinci kaptanın dışında kaptanın olduğu ve birinci kaptanın gemi adamı içine girmediği açıktır. Zira, birinci kaptanın gemi adamı olarak kabulü hâlinde, e ve ç bentlerinde de kaptanın alınması sebepsiz kalırdı. Kaldı ki, gemiyi sevk ve idare eden ve gemi adamlarına karşı işverenin sorumluluğunu yüklenen birinci kaptanın gemi adamı olarak sayılmasının izahı mümkün olmazdı. Deniz İş Kanununu kaptanla ilgili hükümlerin hep birlikte yorumlanması hâlinde birinci kaptanın Deniz İş Kanunu açısından gemi adamı sayılmayacağına kabulü zorunludur. Türk Ticaret Kanununun kaptan ile ilgili hükümleri konuyu düzenleyen özel hükümlerin varlığı karşısında bir kimsenin Deniz İş Kanununu bakımından gemi adamı sayılıp sayılmayacağına tesbitinde etkili olamaz”, Yargıtay HGK., 15.05.1974, 1970/9-112 E., 1974/520 K., www.kazanci.com, (24.01.2021).

²²⁶ Rayegân Kender, **Deniz İş Kanununda İşveren, İşveren Vekili, Kaptan ve Gemi Adamı Kavramları**, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Araştırma ve Uygulama Merkezi 1984 Yılı Konferansları, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1985, ss. 154, 155; Ulucan, s. 23; Ercan Akyiğit, “Deniz İş Kanunu'nda Yıllık Ücretli İzin”, **TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi**, Cilt:24, Sayı:1-2, Şubat-Mayıs 2012, (İzin), s. 11; Özbek, s. 22; Sevimli, Kaptan, ss. 77-82; Hasan Pekdemir, **Uluslararası Boyutları İle Yorumlu Deniz İş Hukuku**, Türk-İş Yayınları, Ankara, 2011, s. 24.

²²⁷ “Kaptanın "gemi adamı" sayılmaması hâlinde kaptan; 854 sayılı (Deniz İş Kanunu)nun diğer "gemi adamları"na tanıdığı - resim ve harçtan muafiyet, sözleşmenin feshi yoluna gidilme, sendikaya üye olabilme, kıdem tazminatı alabilme, yurt dışında hizmet akdini feshi hâlinde yurda iade edebilme, zaruri masrafların işveren donatandan talep hakkı, bedelsiz iâşe, yıllık ücretli izin ve Ulusal Bayram ve Genel Tatil Kanunundan Yararlanma... gibi haklardan mahrum kalacak ve bu suretle çalışan gemi adamlarına nazaran sosyal haklar bakımından daha güçsüz bir duruma düşecektir. Geminin yegane yetkili ve sorumlu bir kişisi olan (gemi kaptanı)nın diğer (gemi adamları)nın sahip oldukları sosyal haklardan yararlanamaması hâli hem Anayasa'nın (eşitlik ilkesi)ni ihlal edici bir sonucun ortaya çıkmasına neden olur ve hem de (nimete karşı külfet - külfete karşı nimet)şeklindeki hukuk kaidesine aykırılık teşkil eder. Kaptanın diğer (gemi adamları)na karşı işveren (donatanın) vekili hâline girmesi, bu ilişkinin mevcut olmadığı hâllerde kendisinin (gemi adamı) sayılmamasını gerektirmez; Kaptanın işveren vekilliği sıfatı sınırlıdır. Kaptanın bu (ek sıfatı), kendisinin lehine olan ve (Deniz İş Kanunu)ndan doğan haklarından mahrum kalması sonucunu asla doğuramaz. Bunun aksine bir tefsir şekli, kanun koyucunun amacına aykırı düşer. (Kaptanın - süvari)nin gemi adamı sayılmamasını en mühim sonucu, donatanın sorumluluğu yönünden kendisi gösterir. Şöyle ki: TTK.nun 947. maddesi hükmüne göre; ... donatanın bir zarardan sorumlu tutulabilmesi için zararın, hem gemi adamlarından birini kusurundan ileri gelmiş olması ve hem de o kusurun görevin yerine getirilmesi sırasında işlenmiş olması şarttır. ...Başka bir deyişle, donatan, gemi adamlarını sadece (kusurlu) hareketlerinden sorumlu tutmuştur. (Birinci Kaptan-Süvari) gemi adamı sayılmaması hâlinde, donatan, kaptanı fiil ve hareketlerinden dolayı TTK.nun 947. maddesine göre değil, BK.nun istihdam edenin sorumluluğu ile ilgili 55. maddesine göre sorumlu olacaktır ve donatan (böyle bir zararın vuku bulmaması için hal ve maslahatın icap ettirdiği bütün dikkat ve itinada bulunduğunu yahut dikkat ve itinada bulunmuş olsa bile yine zararın

(2) Kılavuz Kaptan

Tartışmalı olan bir diğer husus da kılavuz kaptanın Deniz İş Kanunu kapsamında gemi adamı olup olmadığına ilişkindir. Kılavuz kaptan, liman, haliç, boğaz ve kanal gibi bölgelerde ve başkaca tehlikeli sularda kaptana müşavirlik etmek veya geminin kumandasını devralarak bizzat sevk ve idare etmek için gemiye alınan ve yerel suları bilen uzman denizcidir²²⁸.

Kılavuz, *ihtiyarî kılavuz* ve *meçburî kılavuz* olmak üzere iki sınıfa ayrılmaktadır. İhtiyarî kılavuz, kıyı devletinin zorunlu tutmamasına rağmen, gemiye alınması tamamen gemi kaptanının takdir ve tercihinin bırakılmış olan kılavuzdur. Meçburî kılavuz ise, kaptanın tercihi dışında gemiye alınması meçburî olan kılavuzdur²²⁹. Meçburî kılavuz da iki ayrı kategoridedir: *Meçburî sevk ve idare kılavuzu* ve *meçburî müşavir kılavuz*. Meçburî sevk ve idare kılavuzunun gemiye alınması zorunlu olduğu gibi geminin kumandasının da kılavuza teslimi zorunludur. Kılavuz, geminin yönetimini kaptandan devralmakta; sevk ve idare kendisine geçmektedir. Meçburî müşavir kılavuzun da gemiye alınması zorunludur. Ancak bu kılavuz geminin kumandasını devralmamakta; geminin sevk ve idaresi yine kaptanda kalmaktadır. Meçburî müşavir kılavuzun görevi sadece bölgenin suları, akıntıları, tehlikeli noktaları ve aynı zamanda uyulması gereken mahallî kurallar hakkında kaptana bilgi vermektir²³⁰.

vuku'una mani olamayacağını) isbat etmek suretiyle - bu kurtuluş beyyinesi sayesinde - sorumluluktan kurtulabilecektir. Halbuki, (birinci kaptan - süvari) gemi adamı sayıldığı takdirde donatan TTK.nun 947. maddesine göre sözkonusu (kurtuluş beyyinesi)nden yararlanamayacaktır. ...Aksi halde yani kaptanın (gemi adamı) sayılmaması hâlinde donatan, BK.nun 55. maddesinin kendisine tanıdığı (kurtuluş beyyinesinden) faydalanmak suretiyle her an sorumluluktan kurtulma imkanını elde edebilecektir”, Yargıtay 11. H.D., 29.05.1978, 1978/1013 E., 1978/1802 K., www.kazanci.com, (24.01.2021). Aynı yönde karar için bkz. Yargıtay HGK., 14.01.1981, 1979/263 E., 1981/11 K., www.kazanci.com, (24.01.2021).

²²⁸ Çağa ve Kender, s. 127; Pekdemir, s. 19; Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 212; Necmettin Akten, “Kılavuz Kaptan Gemi Adamı Mıdır?”, **İstanbul Barosu Dergisi**, İş Hukuku Özel Sayısı, Eylül 2007, (Kılavuz Kaptan), s. 124. Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği m.4/h’de de kılavuz kaptan tanımına yer verilmiş olup buna göre kılavuz kaptan, 10.02.2018 tarihli ve 30328 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’nde belirtilen kılavuz kaptan yeterli belgesine sahip olarak, gemi kaptanına, yetkili kılavuz kaptan belgesi ile yetkilendirildiği alan dâhilinde geminin seyir ve manevrasına yönelik konularda danışmanlık yapan ve gemi kaptanının sorumluluğu esas olmak üzere hizmetleri seyir ve manevra ile sınırlı olarak gemiye kılavuzluk eden kişiyi ifade eder.

²²⁹ Limanlar Yönetmeliği’nde ülkemizde kılavuz kaptan alma zorunluğu olan gemi ve deniz araçları ile kılavuz alınmasına ilişkin esaslar ayrıntılı olarak düzenlenmiştir.

²³⁰ Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 213.

Kılavuz kaptanların gemi adamı olup olmadıkları açısından öğretide görüş birliği olduğunu söylemek mümkün değildir. *Akten*'e göre kılavuz kaptan ve gemi kaptanı birbirinden farklı iki süjedir. Gemi kaptanı, gemi merkezli bir hizmet işletmesinde gemi adamı olarak görev yapar; kılavuz kaptan ise kara merkezli bir hizmet işletmesinde deniz adamı olarak iş görür²³¹. Kılavuz kaptanın asıl işinin Türk bayraklı bir gemide çalışmak olmadığı, hizmet verdiği geminin maliki veya işleteni ile iş ilişkisinin bulunmadığı, yolculuğun sadece bir kesitinde gemide bulunduğu ve verdiği teknik hizmet bitince de gemiden ayrıldığı, ayrıca hizmet verdiği gemide, gemi kaptanı gibi temsil yetkisinin de olmadığı hususlarının üzerinde durarak gemi adamı statüsünde bulunmadığını değerlendirmiştir²³².

Kar, kılavuz kaptanının görevinin deniz taşıma işi içerisinde olduğunu, eğer kılavuz kaptanın diğer gemi adamları gibi gemide, gemi maliki veya işletenine bağlı çalışması söz konusu ise Deniz İş Kanunu kapsamında gemi adamı sayılacağını, ancak uygulamada gemi maliki veya işletenlerinin genelde gerekli olduğunda geçici bir süre ile gemiye kılavuz kaptan aldıklarını ve bunun karşılığında bedel ödediklerini, dolayısıyla kılavuz kaptanın işverenin gemi maliki veya işleteni dışında birisi olduğunu değerlendirerek ortada bir sorun olduğunu belirtmiştir²³³.

Süzel de bir kimsenin gemi adamı sayılması için, öncelikle gemi maliki veya işleteni ile arasında iş sözleşmesi bulunması gerektiğini; ancak Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde kılavuz kaptana, gemi adamları arasında yer verilmediğini; yönetmelik hükümleri değerlendirildiğinde kılavuz kaptanı istihdam eden kişinin kılavuzluk teşkilatı olduğunu²³⁴; kılavuz kaptanın, geminin seyir ve

²³¹ Akten, Kılavuz Kaptan, s. 125.

²³² Akten, Kılavuz Kaptan, ss. 127, 128. Ancak Akten, gemi kaptanının geminin idaresini fiilen kılavuz kaptana bırakmak durumunda olması hâlinde mecburî sevk ve idare kılavuzunun gemi adamı olduğu kanaatindedir. Benzer yönde bkz. Yusuf Koç, **Kurtarma Yardım İlişkilerinde Kılavuz Kaptanın Hukuki Rolü**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010, s. 44.

²³³ Kar, s. 138. Bu yönde ayrıca bkz. Duygu Moral ve Hakkı Kişi, "Deniz Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi", **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Cilt:2, Sayı:2, 2010, s. 26.

²³⁴ Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Yönetmeliği'nden de kılavuz kaptanların, Yönetmeliğin 4. maddesinin (1) bendine göre kılavuzluk teşkilatı olarak anılan, İdare tarafından tanımlanmış bir hizmet sahası içerisinde, sahip olduğu faaliyet lisansı ile kılavuzluk hizmeti vermek üzere İdareden izin belgesi almış kuruluşlar tarafından istihdam edildiği anlaşılmaktadır. Yönetmelik kapsamında kılavuzluk hizmetleri, kamu kurum ve kuruluşları ile özel kuruluşlar ve özel hukuk tüzel kişileri tarafından verilebilir. Ancak Yönetmelik m.5 gereği tüm bu kuruluşların faaliyet lisansı alması gerekmektedir. Yönetmeliğin 7. maddesine göre, faaliyet lisansı başvurusunda bulunabilmesi için; a) Özel kuruluşların 13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu uyarınca kurulan sermaye şirketlerinden olması gerekir.

manevrasına yönelik konularda danışmanlığı her ne kadar gemide yapsa da aslı çalışma yerinin karada olduğunu, bu bakımdan Deniz İş Kanunu'nun uygulama alanına girmediğini belirtmektedir²³⁵.

Pekdemir'e göre ise kılavuz kaptan, iş görme edimini gemide yerine getiren, kılavuzluk hizmetini gemide ifa etmek üzere istihdam edilen bir işçi olup gemi adamı sayılmalıdır²³⁶.

Aynı şekilde *Akyiğit* de Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesi²³⁷ ve Türk Ticaret Kanunu'nun 934. maddesine²³⁸ atıf yaparak kaptanı niteliğine bakmadan ve kaptanlarda bir ayırım yapmadan gemi adamı sayan yasal düzenlemelerden yola çıkarak kılavuz kaptanın da gemi adamı sayılacağını savunmuştur²³⁹.

Bedük de kılavuz kaptanların, kılavuzluk teşkilatı tarafından istihdam edildiğini, çalışma organizasyonu içinde iş gördükleri yerin kılavuzluk hizmeti verilen gemiler olduğunu, aynı zamanda uzakyol kaptanı olan bu kimseleri Deniz İş Kanunu kapsamı dışında düşünmenin icra ettikleri mesleği göz ardı etmek olduğunu, Deniz İş Kanunu'nun 2 ve 27. maddelerinde²⁴⁰ yer alan düzenlemelerin kılavuz kaptanları da

b) Özel kuruluşların ana sözleşmelerinde kılavuzluk ve/veya römorkörcülük faaliyetleri ile işgal edeceklerinin belirtilmesi gerekir.

c) Bu Yönetmeliğin yayımlandığı tarihten önce, 24/11/1994 tarihli ve 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun çerçevesinde özelleştirme işlemleri gerçekleşen limanlara yönelik işletme hakkı devir sözleşmelerinde, kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin liman işletme hakkını devralan kuruluşça yerine getirileceği belirtilmiş olması gerekir.

ç) Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde çalışan tüm personelin Türk vatandaşı olması, fiilen ve hukuken teşkilat bünyesinde çalışması, teşkilatın bordrolu personeli olması, bu durumun sosyal güvenlik kayıtları ve diğer belgelerle ortaya konulabilmesi mecburidir.

d) Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde kullanılacak her türlü deniz aracı kuruluşun mülkiyetine esas bu Yönetmeliğin ilgili maddesindeki koşullarına uygun olacaktır.

e) Kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde kullanılacak her türlü deniz aracının, 6102 sayılı Kanunda belirtilmiş olan Türk gemisi olarak sayılma şartlarını ve kuruluşun 815 sayılı Kanunun gereklerini karşılaması zorunludur.

Bu maddenin (ç) bendinden de kılavuz kaptanların, kılavuzluk teşkilatının çalışanları olduğu anlaşılmaktadır. Zira ilgili maddede açıkça kılavuzluk hizmetinde çalışan tüm personelin, teşkilatın bordrolu personeli olmasının, bu durumun sosyal güvenlik kayıtları ve diğer belgelerle ortaya konulabilmesinin mecbur olduğu düzenlenmiştir.

²³⁵ Süzel, Yurda İade, s. 201.

²³⁶ Pekdemir, s. 22.

²³⁷ 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin C bendine göre gemiyi sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekalet eden kimseye "kaptan" denir.

²³⁸ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 934. maddesine göre "Gemi adamları"; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir.

²³⁹ Akyiğit, İzin, s. 11.

²⁴⁰ 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 27. maddesinde Kanun'un iş sürelerine ilişkin hükümlerine tabi olmayan kişiler gösterilmiş olup (a) bendinde kılavuz kaptanlar dâhil birden fazla kaptanın bulunduğu gemilerde birinci kaptan veya bu kanunun 2. maddesinin (C) fıkrasında yazılı olduğu şekilde kendisine vekalet eden kimselerin bu kişilerden olduğu belirtilmiştir.

kapsadığını, bu kimseleri görevlerini gemide ifa eden gemi adamları olarak Deniz İş Kanunu kapsamında değerlendirmek gerektiğini belirtmiştir²⁴¹.

Yargıtay da kararlarında Deniz İş Kanunu'nun 2/C ve 27. maddelerinden hareket ederek kılavuz kaptanı gemi adamı olarak saymakta ve Deniz İş Kanunu'na tabi tutmaktadır²⁴².

Sonuç olarak kılavuz kaptanların, gemi maliki/işleteni nezdinde çalışmadıkları, bu kişilerin kılavuzluk teşkilatı tarafından istihdam edildikleri açıktır. Buna karşın bu kişilerin hizmet gördükleri yerin gemiler olduğu ve Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin 69. maddesinin 1. fıkrasının (f) bendine göre kılavuz kaptanların aynı zamanda uzakyol kaptanı oldukları da yadsınamaz bir gerçektir. Öte yandan Yargıtay kararlarında da üzerinde durulduğu üzere Deniz İş Kanunu'nun gerek 2/C maddesi gerek ise 27. maddesine göre kılavuz kaptanlar, Deniz İş Kanunu kapsamında gemi adamı sayılmaktadır. Bu hususlar gözetilerek kanaatimizce de kılavuz kaptanları Deniz İş Kanunu kapsamında gemi adamı olarak değerlendirmek gerekmektedir. Ancak tüm bu tartışmaların giderilmesi adına Kanun'da yapılacak bir değişiklikte bu hususun netleştirilmesi yerinde olacaktır.

b. Zabıtlar

²⁴¹ Bedük, s. 19.

²⁴² “Taraflarca imzalanan hizmet sözleşmesinden ve dosya içerisindeki diğer bilgi ve belgelerden davacının, davalıya ait iş yerinde kılavuz kaptan olarak çalıştığı anlaşılmaktadır. Deniz İş Kanunu'nun 2/C ve 27. maddeleri uyarınca kılavuz gemi kaptanlarının gemi adamı oldukları ve Deniz İş Kanunu'na tabi oldukları dolayısı ile 4857 sayılı yasanın iş güvencesine ilişkin hükümlerinden yararlanamayacakları gözetilmeksizin, davanın reddine karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde kabulü hatalıdır”, Yargıtay 9. H.D., 30.09.2014, 2014/9115 E., 2014/28673 K., www.kazanci.com, (28.01.2021); “Alınan bilirkişi raporunda davacı hakkında D. İş Kanunu hükümlerinin uygulanmasının mümkün bulunmadığı belirtilmiş ise de söz konusu raporun nazara alınması mümkün bulunmamaktadır. Zira davacı kılavuz kaptan olup belirli bir kılavuzluk bölgesi için gemilerin seyir ve yönetimi ile görevli kimsedir. Görevini gemide yerine getirmektedir. D. İş Kanunu'nun 2/C maddesinde kaptan tanımı verilmiş, 27/1 maddesinde ise kılavuz kaptanların dahi bu kanunun iş sürelerine dair hükümlerine tabi bulunmadıkları hüküm altına alınmıştır. Görüldüğü gibi kılavuz kaptanların gemi adamı olduğu ve D. İş Kanunu kapsamında buldukları Kanunun 2/C ve 27/1 maddesinde açık olarak belirlenmiştir. 4857 sayılı Kanunun 4/a maddesinde D. ve hava taşıma işlerinde bu Kanunun uygulanmayacağı belirtildiğinden davacının 4857 sayılı yasa kapsamı dışında bulunduğundan, 18 ve devam eden maddelerinde hüküm altına alınan işe iade davası açma hakkı bulunmadığından davanın bu sebeple reddine karar vermek gerekmiştir”, Yargıtay 9. H.D., 08.10.2007, 2007/11920 E., 2007/29801 K. sayılı ilamı ile onanan Kadıköy 1. İş Mahkemesi, 12.02.2007, 2006/624 E., 2007/95 K., www.kazanci.com, (28.01.2021).

Deniz İş Kanunu'nda zabitlerin gemi adamı olduğu belirtilmiş olmakla birlikte zabit tanımına yer verilmemiştir. Kaptanın tek başına gemiyi sevk ve idaresi mümkün olmadığı için bu durum iş bölümünü gerektirmiştir. İşte zabitler bu iş bölümünün bir parçasıdır²⁴³. Zabit, kaptanın gemiyi sevk ve idare görevini yerine getirmesinde ona yardımcı olarak çalıştırılan ve onun denetim ve gözetimi altında çeşitli işleri kumanda eden belirli ehliyet ve yeterliliğe sahip çalışanlardır²⁴⁴. Gemideki konumuna göre zabit, bölüm, manevra yeri veya vardiya amirliği yapmakta ve güvenlik nöbeti tutmaktadır. Ayrıca yük işlemlerini yönetmekte; gemi makine ve cihazlarına kumanda etmekte ve bölümü ile ilgili bakım ve tutumları yaptırmaktadır²⁴⁵.

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde zabitler dört sınıfa ayrılmakta; bunlar güverte zabitleri, gemi güvenlik zabitleri²⁴⁶, makine zabitleri ve yardımcı zabitlerdir. Güverte zabitleri: Birinci zabit²⁴⁷, uzakyol birinci zabiti²⁴⁸, vardiya zabiti²⁴⁹, sınırlı vardiya zabiti²⁵⁰, uzakyol vardiya zabiti²⁵¹ gibi gemi

²⁴³ Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 34.

²⁴⁴ Bedük, s. 20; Kar, ss. 135, 136; Okay, Deniz Ticareti, s. 297; İzveren ve diğerleri, s. 150.

²⁴⁵ Kar, ss. 135, 136.

²⁴⁶ **Gemi güvenlik zabitleri**, gemide kaptana karşı sorumlu olan; gemi güvenlik planının sürdürülmesi ve uygulanması da dâhil olmak üzere gemi güvenliğinden, şirket güvenlik sorumlusu ve liman tesisi güvenlik sorumlusu ile ilişkilerden sorumlu olmak üzere şirket tarafından atanan gemi zabitlerinden birini ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-r).

²⁴⁷ **Birinci zabit**, 500-3000 GT arasındaki gemilerde görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen, ayrıca STCW II/2 Kuralının 3, 4.1 ve 4.3 paragraflarında tanımlanan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-ğ).

²⁴⁸ **Uzakyol birinci zabiti**, tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen, ayrıca STCW II/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.1 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-zz).

²⁴⁹ **Vardiya zabiti**, 500-3000 GT arasındaki gemilerde görev yapan, ayrıca STCW II/1 Kuralı ile tanımlanan gemi adamını ifade eder. Güvertede bulunan vardiyadan sorumlu zabittir (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-ddd).

²⁵⁰ **Sınırlı vardiya zabiti**, 500 GT'den küçük ve yakın kıyılal sefer bölgesinde çalışan gemilerde görev yapan ve gemi kaptanından sonra gelen, ayrıca STCW II/3 Kuralının 3 üncü ve 4 üncü paragraflarında tanımlanan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-rr).

²⁵¹ **Uzakyol vardiya zabiti**, tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide görev yapan, ayrıca STCW II/1 Kuralı ile tanımlanan eğitim düzeyine ilave olarak İdarenin öngördüğü denizcilik eğitimini tamamlayan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-çç).

adamlarıdır. Makine zabitleri: Başmakini²⁵², sınırlı başmakini²⁵³, makine zabiti²⁵⁴, sınırlı makine zabiti²⁵⁵, ikinci makinist²⁵⁶, uzakyol vardiya makinisti/mühendisi²⁵⁷, uzakyol başmakini²⁵⁸, uzakyol ikinci makinisti/mühendisi²⁵⁹ gemi adamlarından oluşur. Yardımcı zabitler ise telsiz zabitleri, sağlık zabitleri, elektrik ve elektronik zabitleri ve stajyerlerden oluşur. Yardımcı zabitler, zabitler gibi doğrudan doğruya geminin sevk ve idaresine ilişkin faaliyette bulunmamakla birlikte, sevk ve idareye katkıda bulunan yan eylemleri yerine getiren kişilerdir²⁶⁰.

c. Tayfa

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin 3. maddesinin (tt) bendine göre tayfa, geminin güverte, makine ve kamara bölümlerinde çalışan ve gemi kaptanı, gemi zabiti, yardımcı zabitleri ve stajyerler dışında kalan gemi adamıdır. Yönetmeliğin 4. maddesinde yeterlilik dereceleri gösterilirken kimlerin tayfa olarak

²⁵² **Başmakini**, 750-3000 kW gücü arasındaki ana makine ile yürütülen gemilerde çalışan, gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu, ayrıca STCW III/3 Kuralının 1, 2.1, 2.1.2 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemi adamını ifade eder. Bu kişilere uygulamada **çarkçıbaşı** da denmektedir (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-f).

²⁵³ **Sınırlı başmakini**, 750 kW'den küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyusal sefer bölgesinde çalışan gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu, ayrıca İdarenin öngördüğü eğitim ve deniz hizmetine sahip gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-oo).

²⁵⁴ **Makine zabiti**, 750-3000 kW gücü arasındaki ana makine ile yürütülen gemilerde görev yapan, ayrıca STCW III/1 Kuralı ile tanımlanan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-ll).

²⁵⁵ **Sınırlı makine zabiti**, 750 kW'den küçük ana makine ile yürütülen ve yakın kıyusal sefer bölgesinde çalışan gemilerde görev yapan ve gemi başmakini²⁵²den sonra gelen, ayrıca İdarenin öngördüğü eğitim ve deniz hizmetine sahip gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-pp).

²⁵⁶ **İkinci makinist**, 750-3000 kW gücü arasındaki ana makine ile yürütülen gemilerde görev yapan ve gemi başmakini²⁵²den sonra gelen, ayrıca STCW III/3 Kuralının 1, 2.1, 2.1.1 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-ee).

²⁵⁷ **Uzakyol vardiya makinisti/mühendisi**, yürütme gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide vardiya mühendisi/makinisti olarak görev yapan, ayrıca STCW III/1 Kuralı ile tanımlanan eğitim düzeyine ilave olarak İdarenin öngördüğü denizcilik eğitimini tamamlayan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-ccc).

²⁵⁸ **Uzakyol başmakini²⁵²/başmühendisi**, yürütme gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide başmühendis/başmakini²⁵² olarak görev yapan ve gemi makinelerinin çalıştırılması ile bakımı ve onarımından sorumlu, ayrıca STCW III/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.2 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-yy).

²⁵⁹ **Uzakyol ikinci makinisti/mühendisi**, yürütme gücü ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemide ikinci mühendis/makinist olarak görev yapan ve gemi başmühendisi/makinistinden sonra gelen, ayrıca STCW III/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.1 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemi adamını ifade eder (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-aaa).

²⁶⁰ Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 35.

kabul edildiği de belirtilmiştir. Buna göre güverte bölümünde, gemici, usta gemici ve güverte lostromosu²⁶¹; makine bölümünde, yağcı, usta makine tayfası, makine lostromosu; yardımcı sınıf gemi adamlarında, elektro-teknik tayfası, tayfa olarak kabul edilmektedir. Tayfa, kaptan ve zabitlerinin emir ve talimatları altında çalışan, geminin sevk ve idaresinde dolaylı olarak ilgili olan ve gemide mevcut hiyerarşik ilişki içerisinde en alt sırada yer alan gemi adamıdır²⁶².

d. Diğer Yardımcılar

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin 3. maddesinin (s) bendi ile kaptan, zabitler, stajyerler ve tayfalar dışında gemide çalışan diğer yardımcı hizmet personelleri de gemi adamı olarak kabul edilmiştir. Diğer yardımcı personel kategorisine kimlerin girdiğini sayma yoluyla tüketmek zordur. Geminin sevk ve idaresinde görev alan gemi adamları dışında değişik hizmetler gören, gemi adamlarına ve yolculara yararlı hizmetler ifa eden kişiler, diğer yardımcı olarak tanımlanabilir²⁶³. Bunlara aşçı, kamarot, müzisyen örnek gösterilebilir²⁶⁴.

e. Yabancı Gemi Adamları

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin 42. maddesi gereği gemi adamı olabilmek için Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da Türkiye

²⁶¹ **Lostromo**, ticaret gemilerinde tayfaların başıdır, <https://sozluk.gov.tr/>, (28.01.2021). **Güverte lostromosu** ise bütün güverte gemi adamlarının üstü olarak kabul edilir. Birinci zabitten emir alır ve emirlerin gereği gibi yerine getirilmesinden birinci zabite karşı sorumludur. Can kurtarma vasıtalarını ve teçhizatını ve bunların her türlü donanımlarını, yangın söndürme cihaz ve vasıtalarını, yükleme boşaltma vasıtalarını, yük bağlama tellerini, sürme iskeleyi, her türlü halatları iyi durumda ve kullanmaya hazır bulundurmak, bakım tutumunu yapmak veya yaptırmak ve aksaklıkları birinci zabite bildirmek görevleri arasındadır (Berin Ergin, "Deniz İş Hukukunda Gemi Adamının Hizmet Akdinin Haklı Nedenle Feshi Sebepleri", **İş Hukuku Dergisi**, Cilt:1, Ekim-Aralık 1991, s. 568).

²⁶² Erdal Gökçe, "Deniz İş Kanununun Hukuk Sistemindeki Yeri ve Niteliği", **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt:82, Sayı:2, 2008, s. 757; Bedük, s. 21; Kar, s. 136.

²⁶³ Bedük, s. 21; Gökçe, s. 757.

²⁶⁴ **Kender**, doktorun da gemide çalışan diğer kimselerden biri olduğunu belirtmiştir (Kender, s. 152). **Bedük** de doktor, hemşire gibi sağlık personellerini diğer personellere örnek göstermiştir (Bedük, s. 21). Aynı görüş için bkz. Gökçe, s. 757. Ancak Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.4'te hemşire, sağlık memuru ve doktor sağlık zabitleri olarak belirtilmiş; yardımcı hizmetliler ise ayrı bentte kamarot, aşçı olarak sayılmıştır. Bu nedenle doktor, hemşire ve sağlık memurunun, zabitler kısmında yardımcı zabitelere örnek olarak göstermek daha uygundur.

Cumhuriyeti'nde veya Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC)'nde denizcilik ile ilgili eğitim-öğrenim gören ve/veya mezun olan KKTC vatandaşı olmak ya da 2527 sayılı Türk Soylu Yabancıların Türkiye'de Meslek ve Sanatlarını Serbestçe Yapabilmelerine, Kamu, Özel Kuruluş veya İşyerlerinde Çalıştırılabilmelerine İlişkin Kanun²⁶⁵ kapsamında Türk soylu yabancı olmak gerekmektedir.

Bununla birlikte yabancı gemi adamlarına ilişkin düzenlemeye 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 4. maddesinde yer verilmiştir. İlgili madde gereği, bu kanun hükümleri mütekabiliyet esaslarına göre Türk gemi adamlarına aynı mahiyette haklar tanıyan devletlerin uyruğunda olup bu kanun kapsamına giren gemilerde çalışan gemi adamlarına da uygulanacaktır.

815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) Ve Limanlarla Kara Suları Dâhilinde İcrayı San'at Ve Ticaret Hakkında Kanun'un 3. maddesine göre kara suları dâhilinde Türk deniz araç ve taşıtında kaptanlık, çarkçılık, kâtiplik, tayfalık icrası Türk uyruğunda olanlara tanınmıştır. Bu hüküm nedeniyle yabancı gemi adamlarının kabotaj seferinde²⁶⁶ veya Türk kara suları dâhilinde Türk bayraklı gemide çalışması mümkün değildir. Buna göre, Deniz İş Kanunu'nun 4. maddesi, Türk karasuları dışında yakın kıyusal sefer²⁶⁷ ve uzak sefer²⁶⁸ yapan Türk gemilerinde çalışan yabancı gemi adamları bakımından söz konusu olacaktır²⁶⁹. O hâlde, Deniz İş Kanunu kapsamına giren bir gemide çalışan yabancı gemi adamı, uyruğunda bulunduğu ülkenin de aynı şekilde Türk gemi adamlarına aynı hakkı tanınması koşuluyla Deniz İş Kanunu ile Türk gemi adamlarına tanınan bütün haklardan faydalanabilecektir²⁷⁰.

4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği de yabancı gemi adamlarının istihdamına ilişkin düzenlemeler içermektedir. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun 9. maddesi ve Yönetmeliğin

²⁶⁵ 2527 sayılı Kanun 29.09.1981 tarihli ve 17473 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

²⁶⁶ **Kabotaj seferi**, liman sefer bölgesi sınırları aşılarak Türkiye limanları arasında yapılan seferdir (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-gg).

²⁶⁷ **Yakın kıyusal sefer**, kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadeniz'de, Akdeniz'de, Kızıldeniz'de ve İspanya'nın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanya'nın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılan seferdir (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-eee).

²⁶⁸ **Uzak sefer**, yakın kıyusal sefer bölgesi sınırları aşılarak yapılan seferdir (Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m.3-vv).

²⁶⁹ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 36; Kar, s. 142.

²⁷⁰ Özbek, s. 28; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 36; Bedük, s. 22.

21. maddesi uyarınca Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedilen gemi ve yatlarda, kabotaj taşıması gerçekleştirilmemek kaydıyla yabancı gemi adamı çalıştırılabilir. Ancak bu gemilerde ve yatlarda, donatanın yabancı veya Türk olmasına bakılmaksızın kaptanın Türk vatandaşı olması zorunludur. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun 9. maddesine göre donatanın Türk vatandaşı olması hâlinde, kaptandan başka gemi ve yat personelinin yarısından fazlasının Türk vatandaşı olması şarttır. Donatanın yabancı olması durumunda ise böyle bir çoğunluk şartı aranmayacak, kaptan dışındaki tüm gemi adamları yabancı olabilecektir²⁷¹. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun 9. maddesinden donatanın Türkiye'de Türk kanunları uyarınca kurulmuş bir şirket olması hâlinde de gemi personeline ilişkin bir zorunluluk getirilip getirilmediği anlaşılamamaktadır²⁷². Ancak Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 21. maddesinin (b) bendinde donatanın Türk Ticaret Kanunu'nun 940. maddesi kapsamındaki bir şirket olması hâlinde, kabotaj hattı dışında personelin en az %51'inin Türk vatandaşı olması gerektiği açıkça hükme bağlanmıştır.

Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun 10. maddesinde sicile kayıtlı gemilerde çalışacak gemi adamlarının sosyal güvenliği ve tabi olacağı mevzuata ilişkin düzenlemeye yer verilmiştir. Buna göre

Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerde ve yatlarda istihdam edilecek gemi adamları Türk sosyal güvenlik ve bireysel ve toplu iş hukuku mevzuatına tabi olurlar. Ancak, yabancı uyruklu gemi adamları için, uluslararası veya ikili sosyal güvenlik sözleşmelerinde yer alan hükümler saklı kalmak kaydıyla, talepleri hâlinde kendi ülkelerinde zorunlu veya herhangi bir ülkede özel sigortalı olduklarını kanıtlamaları şartı ile malullük, yaşlılık ve ölüm sigortalarına tabi tutulmazlar²⁷³.

Üzerinde durulması gereken bir diğer konu da 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yabancı gemi adamlarının yurda iadesinin hükme bağlandığı 22. maddedir. Deniz İş Kanunu kapsamına giren bir gemide çalışan yabancı gemi adamlarının Deniz İş Kanunu ile Türk gemi adamlarına tanınan bütün haklardan faydalanabilmelerinin, Deniz İş Kanunu'nun 4. maddesi gereği ancak mütekabiliyet esasına göre mümkün olacağını yukarıda belirtmiştik. Bu hüküm Deniz İş Kanunu'nun bütün hükümleri bakımından mütekabiliyet esasını arayan genel bir düzenlemedir. Oysa Kanun'un 22.

²⁷¹ Süzel, Yurda İade, s. 202; Kara, s. 148.

²⁷² Yazıcıoğlu, s. 126.

²⁷³ Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği'nin 22. maddesi de aynı yönde düzenleme içermektedir.

maddesini bu genel düzenlemeden ayırmak gerekmektedir. Zira bu madde, doğrudan doğruya yabancı gemi adamının yurda iade edilmesine ilişkin özel bir hükümdür. Bu özel düzenleme karşısında, Deniz İş Kanunu kapsamına giren bir gemide çalışan yabancı gemi adamının yurda iadesinde mütekabiliyet esasının karşılanması gerekmeyecektir. Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı ve kabotaj taşıması yapmayan Türk bayraklı gemilerde çalışan yabancı gemi adamları için Kanun'un bu maddesi doğrudan uygulanabilecektir²⁷⁴.

2. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinde Gemi Adamı

23 Sayılı Sözleşme'de kaptan ve gemi adamı ayrı ayrı sayılmış ve 2. maddenin (b) bendinde gemi adamı, (c) bendinde ise kaptan tanımına yer verilmiştir. Gemi adamı tanımında kaptan, kılavuz, stajyer ve eğitim gemilerindeki öğrenciler açıkça kapsam dışı bırakılmıştır. Buna göre yurda iade edilme hakkı, geminin sevk ve idaresinden sorumlu kaptan, kılavuz, stajyer ve eğitim gemilerindeki öğrenciler dışında gemide istihdam olunan gemi adamları için söz konusudur²⁷⁵. Yabancı gemi adamları ile ilgili olarak ise Sözleşme'nin 3. maddesinin 4. fıkrasında hüküm getirilmiş olup bu hükümde yabancı gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin esasların iç hukuk ile belirleneceği; iç hukukta düzenleme olmadığı takdirde taraflar arasındaki iş sözleşmesinde belirtildiği gibi olacağı düzenlenmiştir.

166 sayılı Sözleşme'de ise yalnızca gemi adamı tanımına yer verilmiş; gemi adamı tanımından ayrı bir kaptan tanımı yapılmamıştır. Sözleşme'nin 1. maddesinin 4. fıkrasına göre gemi adamı, deniz aşırı sefer yapan gemide herhangi bir sıfatla istihdam edilmiş kişidir²⁷⁶. 23 sayılı Sözleşme'nin aksine bu Sözleşme'de istisnalara yer verilmemiştir. Buna göre kaptan, stajyer ve eğitim gemilerindeki öğrenciler dâhil gemide herhangi bir sıfatla istihdam edilen herkes gemi adamıdır ve yurda iade hakkı sahibidir. Yabancı gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin de özel bir düzenleme Sözleşme'de bulunmamaktadır. Bu bakımdan Sözleşme hükümleri yabancı gemi adamları için de aynen uygulanmaktadır²⁷⁷.

²⁷⁴ Süzel, Yurda İade, s. 203.

²⁷⁵ Süzel, Yurda İade, s. 196.

²⁷⁶ 166 sayılı Sözleşme'nin kişi bakımından kapsamı için bkz. Christodoulou Varotsi ve Pentsov, s. 142.

²⁷⁷ Bu yönde tespit için bkz. Christodoulou Varotsi ve Pentsov, s. 142; Süzel, Yurda İade, s. 196.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde gemi adamı tanımı, 166 sayılı Sözleşme ile hemen hemen aynıdır. Sözleşme'nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (f) bendine göre gemi adamı, Sözleşme kapsamına giren bir gemide işe alınan, istihdam edilen veya herhangi bir şekilde çalışan kişidir²⁷⁸. 23 sayılı Sözleşme'nin aksine bu Sözleşme'de de istisnalara yer verilmemiş olup buna göre kaptan, stajyer ve eğitim gemilerindeki öğrenciler dâhil gemide herhangi bir sıfatla istihdam edilen herkesin yurda iade edilme hakkının bulunduğunu söylememiz mümkündür. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de 166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi yabancı gemi adamlarına ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Nitekim Sözleşme'nin 2. maddesinin 2. fıkrasına göre Sözleşme, aksi öngörülmediği sürece, tüm gemi adamlarına uygulanır. Öte yandan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, genç gemi adamlarına ilişkin bir düzenlemeye de yer vermiştir. Sözleşme'ye göre, 18 yaşından küçük gemi adamları genç gemi adamıdır. Yönerge B2.5.2 f.3'te genç gemi adamlarının ilk yurtdışı seyahatlerinde, bir gemide en az dört ay boyunca hizmet vermelerinin ardından denizde yaşamaya elverişli olmadıkları yönünde kanaatin oluşması durumunda, hiçbir masraf yapmasına gerek olmaksızın yurda iade imkânına sahip olduğu belirtilmiştir.

188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'nde balıkçı tanımı, 1. maddenin (e) bendinde yapılmıştır. Tanıma göre, balıkçı, herhangi bir balıkçı gemisinde çalışan, ücretli ya da tutulan balık üzerinden pay alarak gelir elde eden kişileri ifade etmektedir. Balıkçı tanımı yapılırken kılavuz kaptan, harp gemisinde çalışanlar, kamu hizmetinde daimî olarak çalışanlar, kıyı personelleri ve balık gözlemcileri açıkça kapsam dışı bırakılmıştır²⁷⁹.

55 sayılı Sözleşme'de gemi adamı tanımına yer verilmemiştir. Sözleşme'nin 1. maddesine göre Sözleşme, savaş gemilerinin dışında, bu sözleşmenin yürürlükte olduğu ülkede kayıtlı ve seyrüsefer halinde bulunan bir gemide istihdam edilen herkese uygulanır. Ancak Sözleşme'ye göre Taraf Devlet iç hukukta düzenleme yaparak kamuya ait olup ticarete kullanılmayan gemilerde, kıyı balıkçılığı yapan teknelerde, yük kapasitesi 25 tonlatodan az olan teknelerde veya ağaçtan yapılan ilkel yelkenli gemilerde istihdam edilen kişilerle ilgili istisna getirebilir. Bununla birlikte,

²⁷⁸ 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin kişi bakımından kapsamı için bkz. McConnell ve diğerleri, s. 180 vd.; Blanck, s. 43.

²⁷⁹ Ayrıca bkz. Özer, s. 72.

armatör dışında bir işveren tarafından gemide istihdam edilenler, sadece limanlarda gemilerin tamiri, temizliği, yükleme-boşaltma işlerinde çalışan kişiler, armatörün aile fertleri veya kılavuz kaptanlar da kapsam dışı bırakılabilir.

70 sayılı Sözleşme'nin 1. maddesinin (a) bendinde gemi adamı, savaş gemileri hariç, Sözleşme'nin yürürlükte olduğu ülkeye kayıtlı gemide çalışan ya da herhangi bir deniz aracında hizmet veren kişiler olarak tanımlanmıştır. 55 sayılı Sözleşme'nin 1. maddesi ile getirilen istisnalara benzer bir düzenleme bu Sözleşme'de de bulunmaktadır. Sözleşme'nin 2. maddesine göre Taraf Devlet iç hukukta düzenleme yaparak kamuya ait olup ticarete kullanılmayan gemilerde, kıyı balıkçılığı yapan teknelerde, yük kapasitesi 25 tonilatonadan az olan teknelerde veya ağaçtan yapılan ilkel yelkenli gemilerde istihdam edilenleri kapsam dışında tutabilir. Aynı şekilde gemi personeli olmayan kılavuzlar, armatör dışındaki bir işveren tarafından gemide istihdam edilenler (telsiz zabiti ve yemek hizmeti personeli hariç), limanda çalışanlar, kamu hizmetinde maaşlı çalışanlar; hizmetleri karşılığı ücret ödenmeyen ya da sembolik ücret ödenenler ve münhasıran kendi hesabına çalışanlarla ilgili de istisna getirilebilir.

164 sayılı Sözleşme'de ise gemi adamı tanımı yapılırken herhangi bir istisnadan bahsedilmemiştir. Sözleşme'nin 1. maddesinin 4. fıkrasına göre gemi adamı, Sözleşme hükümlerinin geçerli olduğu denizaşırı sefer yapan gemilerde herhangi bir sıfatla istihdam edilen kişiyi ifade etmektedir.

165 sayılı Sözleşme'de gemi adamı tanımı 1. maddenin (c) bendinde yapılmıştır. Tanıma göre gemi adamı, ticari amaçla yük veya yolcu taşımacılığı ile iştigal eden ve denizaşırı sefer yapan gemilerde, ya da başka bir ticari amaç için kullanılan gemilerde ya da römorkörlerde istihdam edilen kişiyi ifade etmektedir. Tanımda istisnalara yer verilmiş olup buna göre makinayla donatılmış olsun ya da olmasın esas itibariyle yelkenle hareket eden küçük gemiler ile deniz seferi ile iştigal etmediği anlarda petrol platformu ve sondaj platformunda istihdam edilenler kapsam dışı bırakılmıştır.

B. Yurda İade Borcunun Yükümlüleri

1. Türk Hukukunda Yurda İade Borcunun Yükümlüleri

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 21. ve 25. maddeleri arasında açıkça yurda iade yükümlülüğünün işveren veya işveren vekiline ait olduğu belirtilmiştir. Kanuna göre işveren veya işveren vekili Kanun'da öngörülen şartların gerçekleşmesi hâlinde yurda iade işlemlerini gerçekleştirme ve masraflarını karşılamakla yükümlüdür.

a. İşveren

(1) Genel Olarak

4857 sayılı İş Kanunu'nun 2. maddesinin 1. fıkrasına göre “*İşçi çalıştıran gerçek veya tüzel kişiye yahut tüzel kişiliği olmayan kurum ve kuruluşlara işveren... denir*”. Bu tanımdan da görüleceği üzere işveren kavramı tanımlanırken iş sözleşmesi ve işçi esas alınmıştır²⁸⁰. Oysa bundan farklı olarak Deniz İş Kanunu'nda işveren, işçiden ve iş sözleşmesinden bağımsız bir şekilde tanımlanmıştır. Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin A bendine göre “*İşveren, gemi malikine veya kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kimseye denir*”. Tanımdan da anlaşılacağı üzere, Deniz İş Kanunu'nda işveren tanımı, yalnızca gemi esas alınmak suretiyle yapılmıştır²⁸¹.

6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin (a) bendinde ise işveren “Donatan veya kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak kastiyle kendi nam ve hesabına işleten kimse” olarak tanımlanmıştı. Ancak 6379 sayılı Kanun kapsamına sadece ticaret gemileri girdiğinden bu tanımda herhangi bir sorun bulunmamaktaydı²⁸². 854 sayılı Deniz İş Kanunu'ndaki işveren tanımında 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'ndan farklı olarak “donatan” terimi kullanılmamış; “gemi sahibi”

²⁸⁰ Kar, s. 161; Bedük, s. 23. İşveren kavramı için bkz. Süzek, İş Hukuku, ss. 142-154; Çelik ve diğerleri, ss. 100, 101; Ekmekçi ve Yiğit, ss. 36-43; Hamdi Mollamahmutoglu ve diğerleri, **İş Hukuku Ders Kitabı Cilt 1: Bireysel İş Hukuku**, Güncellenmiş 4. Baskı, Lykeion Yayınları, Ankara, 2020, ss. 39-43; Eyrenci ve diğerleri, ss. 31, 32; Akyiğit, İş Hukuku, ss. 63-65.

²⁸¹ Narmanlıoğlu, s. 110; Gökçe, s. 751; Bedük, s. 24; Kar, s. 161; Mollamahmutoglu ve diğerleri, s. 40.

²⁸² Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 40.

ifadesine yer verilmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1061. maddesi uyarınca “*Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir*”. Geminin tek bir donatanı olmayabilir. Birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlamak amacıyla aralarında yapmış oldukları sözleşme gereğince, hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları hâlinde aynı Kanun'un 1064. maddesi gereği donatma iştirakinden²⁸³ söz edilir. Hem “donatan” hem de “donatma iştiraki” tanımlarında menfaat sağlamaktan söz edilmiş olup Türk Ticaret Kanunu'nda belirtilen bu menfaatin ekonomik bir menfaat olacağı açıktır²⁸⁴. Bu kapsamda da tanımlardan, donatanın veya donatma iştirakinin gemisini deniz ticaretinde kullanmasının şart olduğu anlaşılmaktadır. Oysa Deniz İş Kanunu hükümleri, sadece ticaret gemilerine değil; donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemiler dışında eğitim, eğlence vb. amaçlı olarak kullanılan özel gemiler hakkında da uygulanır. Bu nedenle her donatan ve donatma iştiraki Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesindeki şartların sağlanması koşuluyla işverendir. Ancak Deniz İş Kanunu kapsamına giren her işverenin donatan veya donatma iştiraki olması gerekmemektedir. Bunun içindir ki, 854 sayılı Deniz İş Kanunu eski Kanun'dan farklı olarak “gemi sahibi” deyimini özellikle kullanmıştır²⁸⁵. Bu itibarla kanun kapsamına giren gemi veya gemilere sahip gerçek veya tüzel kişi, gemisini ister menfaat sağlamak amacı ile isterse menfaat dışında başka nedenlerle kullansın, Deniz İş Kanunu bakımından işveren sayılır²⁸⁶. Kanun'da yapılan işveren tanımından salt gemi sahibi olmanın işveren sıfatının kazanılması için yeterli olmayacağı anlaşılmaktadır. Bu nedenle de gemi sahibinin aynı zamanda kendi gemisini işletmekteyse işveren sayılacağına altını çizmek gerekir²⁸⁷.

Deniz İş Kanunu'ndaki tanıma göre işveren niteliğini kazanmak için mutlaka geminin sahibi olmak zorunlu değildir. Kanun'da açıkça gemi malikinden başka kendisinin olmayan bir gemiyi kendi ad ve hesabına işleten kimsenin de işveren olarak

²⁸³ Donatma iştirakinin tüzel kişiliği olmadığından müşterek donatanlardan her biri işveren sıfatına sahiptir (Bedük, s. 25; Kar, s. 162). “Gerçekten tüzel kişiliği bulunmayan bir işyerini müştereken işletenlerin her biri İş Kanunları açısından işveren sayılır ve çalıştırdıkları kimselerin iş akdinden veya iş kanunlarından doğan haklarından birlikte ve müteselsilen sorumlu olurlar”, Yargıtay 9. H.D., 21.06.1984, 1984/5808 E., 1984/6825 K., www.kazanci.com, (07.02.2021).

²⁸⁴ Kar, s. 162.

²⁸⁵ Narmanlıoğlu, s. 111; Öktem Songu, Sona Erme, s. 838.

²⁸⁶ Kar, ss. 162, 163.

²⁸⁷ Ulucan, s. 23; Bedük, s. 24; Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 42.

nitelendirileceği öngörülmüştür. Benzer bir hüküm, Türk Ticaret Kanunu'nun 1061. maddesinin 2. fıkrasında yer almaktadır. İlgili hükme göre “Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır”. Burada tarif edilen şahsa hukukumuzda “**gemi işletme müteahhidi**” denmektedir²⁸⁸. Türk Ticaret Kanunu'ndaki tanımdan ve özellikle menfaat sözcüğünün kullanılmasından, gerçek veya tüzel kişinin gemi işletme müteahhidi olabilmesi için gerekli unsurlardan birinin, başkasına ait bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde kullanması gerektiği anlaşılmaktadır. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'ndaki ilgili tanımda yer alan “bir gemiyi kendi ad ve hesabına işletme” şartı 6379 sayılı Kanun'dan aynen aktarılan bir ifadedir. Ancak öncesinde de belirttiğimiz üzere 6379 sayılı Kanun'un kapsamına yalnızca ticaret gemileri girdiğinden, kapsam olarak geniş olan 854 sayılı Kanun'a aynen aktarım yapılmasının yerinde olduğunu söylemek güçtür. 854 sayılı Kanun'un kapsamı gereği işleten kavramını dar yorumlamamak ve kendisine ait olmayan bir gemiyi ticari amaç dışında kullanan kişileri de işveren saymak gerekmektedir²⁸⁹.

Deniz İş Kanunu'nun tekrardan gözden geçirilip düzenlenmesi hâlinde “Bir gemide hizmet akdine dayanarak gemi adamı çalıştıran gerçek veya tüzel kişiye ve tüzel kişiliği olmayan özel veya kamu kurum ve kuruluşlarına işveren denir” şeklinde tanımlama yapılması yerinde olacaktır²⁹⁰.

(2) Deniz İş Kanunu Bakımından Alt İşveren

4857 sayılı İş Kanunu'nun 2. maddesinin 6. fıkrasında düzenlenen asıl işveren-alt işverenlik müessesesine 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yer verilmemiştir. Bu husus Kanun'daki önemli eksikliklerdendir. Zira geminin hizmet sektörüne ilişkin bölümlerinde genellikle alt işverenler iş almaktadır. Örneğin şehir hatları vapurundaki çaycılık ve büfecilik hizmeti, genellikle gemi maliki veya işleteni tarafından hizmet alımı ile satın alınmakta ve bu işte çalıştırılanlar alt işveren işçisi statüsü ile çalıştırılmaktadırlar²⁹¹. Deniz İş Kanunu'nda asıl işveren-alt işverenlik

²⁸⁸ Gemi işletme müteahhidi tanımı için bkz. Yazıcıoğlu, s. 246; Sözer, Deniz Ticareti-I, s. 191; Kara, s. 188.

²⁸⁹ Öktem Songu, Sona Erme, s. 838.

²⁹⁰ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 43. Bir diğer tanım için bkz. Bedük, s. 26.

²⁹¹ Kar, s. 139.

düzenlenmediğinden gemide iş alan alt işveren, Deniz İş Kanunu açısından işveren değildir. Zira bu kişi ne gemi malikidir ne de gemiyi kendi ad ve hesabına işletendir²⁹². Her ne kadar İş Kanunu'nda, asıl işveren-alt işveren ilişkisine ilişkin düzenlemeler bulunmakta ise de bu düzenlemelerin Deniz İş Hukukunda bire bir ve kıyasen uygulanma olanağı yoktur²⁹³. Gemi maliki veya işleteni tarafından yolcular için hizmet alınmış ise de Deniz İş Kanunu'na tabi gemide asıl işveren-alt işveren ilişkisinden söz edilemeyeceğinden alt işveren işçilerinin tek işverenleri, hizmet alınan ve İş Kanunu'na tabi olan işverenlerdir. Buna göre de bu işçiler, kanundan veya iş sözleşmesinden doğan haklarını sadece alt işverenden talep edebilecekler; asıl işvereni bu taleplerinden müstesilen sorumlu tutamayacaklardır²⁹⁴. Kanaatimizce, işveren tanımının yukarıda belirttiğimiz şekilde değiştirilmesi ve asıl işveren-alt işveren ilişkisine ve asıl işverenin sorumluluğuna ilişkin Deniz İş Kanunu'nda bir düzenlemeye gidilmesi eksikliğin giderilmesi açısından uygun olacaktır.

Sonuç itibarıyla 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 21. ve 25. maddeleri arasında yurda iade yükümlülüğünün işveren veya işveren vekiline ait olduğu düzenlenmiştir. Ancak iç hukukumuzun uluslararası sözleşmelerle uyumlu olması adına yurda iadeye ilişkin hükümler içeren Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'nde yükümlülüğün kimin üzerinde olduğunun tespiti gerekmektedir.

²⁹² Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 47.

²⁹³ Ancak sosyal güvenlik boyutu dikkate alındığında 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Kanunu'nun genel kanun olması nedeniyle asıl işveren-alt işveren tanımı ve sorumluluğuna ilişkin 12. maddesindeki düzenleme, Deniz İş Kanunu uygulaması bakımından kabul edilmelidir. "Deniz İş Kanununda alt işveren-asıl işveren kavramına ise hiç yer verilmemiştir. 4857 sayılı İş Kanunu, asıl-alt işveren ilişkisinde asıl işverenin de işçiler açısından alt işverenle birlikte sorumluluğunu düzenlemiş, bunun yanında bazı muvazaa kriterlerine yer vermiştir. 4857 sayılı İş Kanununda kurala bağlanan alt işveren uygulamasının Deniz İş Hukukunda bire bir ve kıyasen uygulanması olanağı yoktur. Ancak sosyal güvenlik boyutu dikkate alındığında 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Kanunu'nun genel kanun olması nedeni ile asıl-alt işveren tanımı ve sorumluluğuna dair 12. maddesindeki düzenleme Deniz İş Kanunu uygulaması bakımından kabul edilmelidir. Anılan maddenin son fıkrasına göre "Bir işverenden, işyerinde yürüttüğü mal veya hizmet üretimine dair bir işte veya bir işin bölümü veya eklentilerinde, iş alan ve bu iş için görevlendirdiği sigortalıları çalıştıran üçüncü kişiye alt işveren denir. Sigortalılar, üçüncü bir kişinin aracılığı ile işe girmiş ve bunlarla sözleşme yapmış olsalar dahi, asıl işveren, bu Kanunun işverene yüklediği yükümlülüklerden dolayı alt işveren ile birlikte sorumludur", Yargıtay 9. H.D., 19.06.2018, 2015/20301 E., 2018/13280 K., www.kazanci.com, (08.02.2021).

²⁹⁴ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 48. İşçinin korunması ilkesi kapsamında İş Kanunu'nun 2. maddesinin kıyasen deniz iş hukukunda kurulacak alt işverenlik ilişkisine de uygulanması gerektiği yönünde görüş için bkz. Doğukan Küçük, "Deniz İş Hukukunda Alt İşverenlik İlişkisi", **Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:5, Sayı:1, Ocak 2019, s. 185.

b. İşveren Vekili

Yurda iade borcunun yükümlüsü kişilerden bir diğeri de işveren vekilidir. İşveren vekili, 4857 sayılı İş Kanunu'nun 2. maddesinin 4. fıkrasında, “İşveren adına hareket eden ve işin, işyerinin ve işletmenin yönetiminde görev alan kimseler” olarak tanımlanmıştır. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin Ç bendinde ise “Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye işveren vekili denir” şeklinde tanım yapılmıştır. Deniz İş Kanunu'nda işveren vekili olarak iki kişiden söz edilmekte olup bunlar kaptan ve işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimsedir²⁹⁵. İş Kanunu ile Deniz İş Kanunu'ndaki paralel düzenlemeye göre, işveren vekillerinin bu sıfatla işçilere/gemi adamlarına karşı işlem ve yükümlülüklerinden doğrudan işveren sorumludur (İş Kanunu m. 1/4, Deniz İş Kanunu m. 2/son).

Deniz İş Kanunu'nda yapılan işveren vekili tanımı doktrinde tartışmalara neden olmuştur. Doktrinde bir görüşe göre, sadece işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan değil, aynı zamanda kaptan adına ve hesabına harekete yetkili kılınan kimselere de işveren vekili denmektedir²⁹⁶. Diğer bir görüşe göre ise kanun açısından iki tür işveren vekili vardır: Birincisi işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseler, ikincisi ise kaptandır²⁹⁷. Aslında kaptan dışındaki işveren vekillerinin, kaptan adına hareket ettiği bir gerçek ise de esasen bu kişiler, işveren ad ve hesabına hareket etmektedirler. Dolayısıyla, zorunlu bir nedenle kaptanın yerine geçen birinci zabitin yaptığı işlemler kaptan adına bile olsa işveren hesabına yapılmaktadır²⁹⁸. Bu nedenle de kaptan dışındaki işveren vekillerinin, kaptan ve aynı zamanda işveren adına, ancak sadece işveren hesabına hareket ettiği düşüncesiyle, yalnızca işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseler ile kaptanın işveren vekili olduğu görüşü kanaatimizce daha uygundur. Söz konusu yorum karmaşasının sona ermesi adına Deniz İş Kanunu'nun ilgili hükmünün şu şekilde değiştirilmesi yerinde olacaktır: “İşveren adına ve hesabına harekete yetkili olan diğer kimseler ile kaptana “işveren vekili” denir”²⁹⁹.

²⁹⁵ Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 43; Kar, s. 167.

²⁹⁶ Sevimli, Kaptan, s. 35; Ulucan, s. 22.

²⁹⁷ Kender, s. 150; Öktem, İş Sağlama Borcu, ss. 43, 44.

²⁹⁸ Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 43.

²⁹⁹ Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 45.

Deniz İş Hukukunda işveren vekili denince ilk akla gelenin kaptan olduğunu söylemek mümkündür³⁰⁰. Deniz İş Kanunu açısından kaptanın işveren vekili olarak kabulü aslında Türk Ticaret Kanunu hükümleri ile de paralellik sağlamaktadır. Zira kaptanın Deniz Ticareti Hukuku bakımından geniş yetki ve sorumlulukları bulunmakta olup bu yetkilerden biri de donatanı temsil yetkisidir. Bu yetkinin kapsamı, geminin bağlama limanında bulunup bulunmamasına göre değişir. Geminin bağlama limanında bulunması hâlinde bu yetki oldukça kısıtlı iken bağlama limanı dışında olması hâlinde ise yetki son derece genişlemektedir³⁰¹. İş ilişkisi bakımından kaptanın temsil yetkisi, işveren tarafından kendisine tanınan yetki kapsamına göre belirlenir. Gemi adamlarını işe alma, onlara emir ve talimat verme, işlerine son verme veya disiplin cezası verme gibi konularda, kendisine tanınan temsil yetkisi sınırları içinde kalmak kaydıyla, işveren adına hareket edebilir³⁰². Deniz İş Kanunu, kaptanın bu gibi işlemler ile donatan ad ve hesabına hareket etmesini sağlayan yetkilere sahip olmasından hareket ederek kaptanı, işveren vekili olarak kabul etmiştir³⁰³.

Kaptan dışında, işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseler de Deniz İş Kanunu'nda işveren vekili olarak kabul edilmektedir. Bu kişiler, Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinde sayılan gemi adamlarından birisidir. Örneğin zorunlu durumlarda gemiyi sevk ve idare edecek olan birinci zabıt veya güvertede bulunan vardiyadan sorumlu vardiya zabiti, kaptan dışında kalan işveren vekilleridir³⁰⁴.

6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu'nda, işveren vekilliği kavramı daraltılmış ve 2. maddenin 1. fıkrasının (e) bendinde “işveren adına işletmenin bütününe sevk ve idareye yetkili olanlar” işveren vekili sayılmıştır. Kanun, işveren vekilliği kavramını sadece “işletme”nin tümünde yönetim yetkisi bulunan kimselerle sınırlamış; işletme ve işyeri kısım veya bölümlerinde görev alan yöneticileri işveren vekili saymamıştır. Ayrıca aynı maddenin 2. fıkrasında işveren vekillerinin, Kanun'un uygulanmasında işveren sayılacağı düzenlenmiştir. Bu

³⁰⁰ *Özbek*, kaptanın gerek Deniz İş Kanunu ve gerekse Ticaret Kanunu açısından işveren vekilinin üzerinde, işverene yakın bir statüde bulunduğunu ileri sürmektedir (Özbek, ss. 21-23). Ancak, çoğu zaman işveren adına ve hesabına hareket eden kaptanın işverene eş bir statüde olduğu görüşüne katılmamız mümkün değildir. Zira iş sözleşmesinin tarafı olan donatan, aynı zamanda geminin kaptanı ise, ancak bu durumda kaptanın işveren sıfatına sahip olduğu söylenebilir. Aynı yönde görüş için bkz. *Bedük*, ss. 14, 15.

³⁰¹ *Sözer*, *Deniz Ticareti-I*, ss. 312, 313; *Yazıcıoğlu*, s. 308; *Kara*, s. 134.

³⁰² *Bedük*, s. 27.

³⁰³ *Öktem*, *İşe Sağlama Borcu*, s. 44.

³⁰⁴ *Ulucan*, s. 23; *Öktem*, *İşe Sağlama Borcu*, s. 45; *Bedük*, ss. 26, 27.

doğrultuda da Kanun'un 39. maddesinin 7. fıkrasında, işveren vekillerinin toplu iş sözleşmesinden yararlanamayacağı açıkça hükme bağlanmıştır³⁰⁵.

Bir denizcilik işletmesinin birden çok işyeri ve gemileri olabilir. Bu işletmenin bütünü sevk ve idare eden kişi, Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu gereği işveren vekilidir. İşverenin birden fazla gemisi olması ihtimalinde, bir kaptan fiili olarak ancak bir gemiyi sevk ve idare edebilecektir. Her gemi de bir işyeri kabul edileceğinden, bu durumda işletmeden değil, işyerlerinden söz edilecektir. Bu durumda da kaptan, işletmenin bütünü sevk ve idare eden kişi konumunda olmadığından işçi sendikasına üye olabilecek ve toplu iş sözleşmesinden yararlanabilecektir. Ancak işverenin tek bir gemisi varsa ve karada da işçi çalıştırdığı herhangi bir bürosu bulunmamakta ise işverenin bu gemisi aynı zamanda bir işletme niteliğindedir. Böyle bir geminin kaptanı da Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu bakımından işveren vekili kabul edildiğinden işçi sendikasına üye olamayacaktır³⁰⁶.

Deniz İş Kanunu'na göre kaptanın veya işverenin adına ve hesabına harekete yetkili olan kimselerin gemi adamlarına karşı işlem ve yükümlülüklerinden işveren doğrudan doğruya sorumludur. Bu husus işveren vekili ile işveren arasındaki doğrudan

³⁰⁵ Melda Sur, **İş Hukuku Toplu İlişkiler**, 9. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2020, s. 29; Ömer Ekmekçi, **Toplu İş Hukuku Dersleri**, 3. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021, s. 313; Fevzi Şahlanan, **Toplu İş Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020, s. 457; Narmanlıoğlu, s. 115; Çelik ve diğerleri, ss. 103, 909; Süzek, **İş Hukuku**, s. 183; Ekmekçi ve Yiğit, s. 86; Eyrenci ve diğerler, s. 498; Akyiğit, **İş Hukuku**, s. 674.

³⁰⁶ Bedük, s. 28; Öktem, **İşe Sağlama Borcu**, s. 440, Sevimli, **Kaptan**, s. 119. Aynı şekilde Yargıtay 10. Hukuk Dairesi de bir kararında Denizcilik İşletmesi'ne ait geminin işyerinden ibaret olabileceğinin üzerinde durarak Sendikalar Kanunu anlamında işveren vekilliği durumunun "Şehir Hattı Kaptanları" için söz konusu olmadığını belirtmiştir. "Şehir Hattı Kaptanları"nın Sendikalar Kanunu açısından "işveren vekili" olarak kabulleri de mümkün bulunmamaktadır. Zira, sözü edilen Kanunun 3. maddesinin 2. fıkrası hükmüne göre, "işveren sayılan gerçek ve tüzel kişiler adına işletmenin bütünü sevk ve idareye yetkili olanlar, bu kanun bakımından işveren vekilidirler. İşveren vekilleri, bu kanun bakımından işveren sayılırlar." "Gemi", işveren Denizcilik Bankası'na ait işletme değil, belki o işletmeye ait bir "işyeri"nden ibarettir. Şu duruma göre, Sendikalar Kanunu anlamında "işveren vekilliği" durumunu oluşturan "işletmenin bütünü sevk ve idareye yetkili olma" unsuru "Şehir Hattı Kaptanları" için söz konusu değildir", Yargıtay 10. H.D., 07.05.1976 , 1976/2224 E., 1976/3720 K., www.kazanci.com, (24.02.2021). Ancak Yargıtay daha sonra verdiği bir kararda, geminin işletmeye bağlı bir işyeri mi yoksa işverene ait tek bir işyeri mi olduğu hususunu incelemeksizin, gemi kaptanlarının yasanın sendikaya üye olamayacaklar arasında yer aldığı sonucuna varmıştır. "Kaptanın iş gördüğü yer olan ve yasaya göre işyeri sayılan gemide üst yönetici olmaktan da öte Deniz İş Kanununun 2/Ç maddesine göre işveren vekilidir. Hatta 2821 sayılı Kanunun 2. maddesindeki belirleyici kurula göre de işveren vekilleri bu Kanun bakımından işveren sayılmaktadır. Bu tanımlamalar ve belirlemelerden kolayca gemi kaptanlarının yasanın sendikaya üye olamayacaklar arasında yer aldığı sonucuna varılabilir", Yargıtay 9. H.D., 21.05.1987, 1987/4321 E., 1987/5115 K., www.kazanci.com, (24.02.2021).

doğruya temsil ilişkisinin varlığını göstermektedir. Zira Türk Borçlar Kanunu'nun 40. maddesi gereği "Yetkili bir temsilci tarafından bir başkası adına ve hesabına yapılan hukukî işlemin sonuçları, doğrudan doğruya temsil olunanı bağlar." Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin son fıkrasında da işverenin doğrudan doğruya sorumlu olacağı belirtilmesi, bu hususu doğrular niteliktedir³⁰⁷.

2. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Yurda İade Borcunun Yükümlüleri

23 sayılı Sözleşme'de gemi adamlarının yurda iadesini ve buna ilişkin masrafları sağlaması gerekenlerin kimler olduğu açıkça düzenlenmemiştir. Ancak Sözleşme'nin 3. maddesinin 1. fıkrasında yurda iade sorumluluğunu kimin üstleneceğinin iç hukukta belirlenmesi gerektiği öngörülmüştür.

166 sayılı Sözleşme'nin 4. maddesinin 1. fıkrasında gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin ayarlamaların gemi malikinin yükümlülüğünde olduğu belirtilmiştir. Aynı maddenin 2. fıkrasında ise iade masraflarının da gemi maliki tarafından karşılanacağı düzenlenmiştir. Sözleşme'de gemi maliki tanımına yer verilmemiştir. Bu nedenle de gemi adamının yurda iade edilmesi bakımından sorumluluğun sicile kayıtlı malike mi yoksa malik sıfatına sahip olsun olmasın iş sözleşmesinin tarafı olan işverene mi ait olduğu belirsizdir. Ancak aynı maddenin son fıkrasından aslı sorumluluğun sicile kayıtlı malike ait olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim ilgili fıkra, sicile kayıtlı malikin, kendisi tarafından istihdam edilmemiş gemi adamının yurda iade masraflarını, istihdam eden işverenden talep edebilme hakkının ulusal mevzuatta saklı tutulmasını öngörmüştür³⁰⁸. Gemi malikinin yurda iade yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda ise Sözleşme'nin 5. maddesinin (a) bendinde yurda iade borcunun yükümlüsü olarak geminin kayıtlı olduğu Taraf Devlet gösterilmiştir. Geminin kayıtlı olduğu Taraf Devlet de bunu yerine getirmez ise gemi adamının geri gönderilirken ayrılacağı devlet ya da uyruğu olduğu devlet yurda iade masraflarını karşılayacak ve gerekli hazırlıkları yapacaktır³⁰⁹.

³⁰⁷ Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 45.

³⁰⁸ Süzel, Yurda İade, s. 206; Acar, Gemidamı, s. 53.

³⁰⁹ Konu ile ilgili ayrıntılı açıklamalarımız için bkz. Üçüncü Bölüm, II. B. 2.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de gemi adamlarının yurda iadesini sağlama ve masraflarını karşılama yükümlüsü olarak gemi maliki gösterilmiştir (Standart A2.5.1). 166 sayılı Sözleşme'nin 4. maddesinin son fıkrasına benzer bir düzenleme 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de bulunmaktadır. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.4'e göre gemi maliki, üçüncü kişilerin sözleşme ilişkisi çerçevesinde ödemesi gerektiği yurda iade masraflarını ödediği takdirde, bunu rücu etme hakkına sahiptir ve ulusal mevzuat, bu hakka hanel getiremez³¹⁰. 166 sayılı Sözleşme'den farklı olarak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde gemi maliki tanımına yer verilmiştir (Madde II/1-j)³¹¹. Sözleşme'deki tanıma göre gemi maliki, yalnızca sicile kayıtlı maliki ifade etmemektedir. Sözleşmedeki şartları sağlayan üçüncü bir kişi de gemi maliki olarak atfedilebilir. Bu üçüncü kişilerin gemi maliki sıfatı kazanabilmeleri için sicile kayıtlı malikin, geminin işletilmesini bu kişilere bırakması gerekmektedir. Sözleşmede belirtilen bu kişiler, Türk Ticaret Kanunu'nun 1061. maddesinin 2. fıkrasında belirtildiği gibi kendisinin olmayan gemiyi deniz ticaretinde kendi adı ve hesabına işleten ve üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılan kişilerdir. Geminin işletilmesinin üçüncü kişiye bırakılması ile ifade edilmek istenen hukuken zilyetliğin bir üçüncü kişiye devredilmiş olmasıdır³¹². Bu doğrultuda Sözleşme'ye göre, gemi siciline kayıtlı malik veya kendisinin olmayan gemiyi deniz ticaretinde kendi adı ve hesabına işleten üçüncü kişiler, gemi adamlarının yurda iadesini sağlamak ve masraflarını karşılamakla yükümlüdürler. Ayrıca 166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de gemi malikinin bu yükümlülüklerini yerine getirmemesi ihtimaline

³¹⁰ Süzel, Yurda İade, s. 207.

³¹¹ Sözleşmenin onaylanmasının uygun bulunmasına dair Kanun'un Tasarısı'nda yer verilen tercümeğe göre,

“Armatör, geminin sahibi veya gemi sahibinin işletim sorumluluğunu devrettiği yönetici, görevli, boş gemiyi kiralayan her türlü oluşum ve kişiyi ve bu sorumluluğu yerine getirirken bu sözleşme bakımından armatörlere atfedilen görev ve yükümlülükleri, bu görev ve yükümlülüklerinden bazılarının başka bir oluşum veya şahıs tarafından onun adına yerine getirilmesinden ayrı olarak üzerine almayı kabul eden ifade eder”.

Tercüme metin için bkz. TBMM, Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, s. 29. *Süzel* de Sözleşme'de yer alan gemi malikini şu şekilde tercüme etmiştir: “geminin maliki veya gemi müdürü, acente/temsilci (*agent*) yahut kiracı gibi gemi malikinden geminin işletilmesi sorumluluğunu devralan ve sorumluluğun üstlenilmesi ile Sözleşme uyarınca gemi malikine yüklenen görev ve yükümlülükleri yerine getirmeyi kabul eden bir diğer kuruluş yahut kişi gemi malikidir. Bir başka kuruluş yahut kişinin belirli görev ve yükümlülükleri gemi maliki hesabına yerine getiriyor olması malik sıfatının belirlenmesinde dikkate alınmaz” (Süzel, Yurda İade, s. 207).

³¹² Süzel, Yurda İade, s. 208.

karşı gemi adamının koruyucu düzenlemelere yer verilmiştir. Buna göre de geminin bayrağını taşıdığı devlete, gemi adamının geri gönderilirken ayrılacağı devlete veya gemi adamının vatandaşı olduğu devlete sorumluk yüklenmiştir³¹³. Öte yandan belirtmek gerekir ki 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde gemi adamlarının yurda iadesinin güvence altına alınabilmesi adına mali güvence sistemi öngörülmüş olup bu sistem gereği de mali güvenceyi veren kuruluşlar da yurda iade borcunun yükümlülerindedir³¹⁴.

188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'nin 21. maddesinin 2. fıkrasında, balıkçının iş sözleşmesindeki yükümlülüklerini önemli derecede yerine getirmediği durumlar haricinde, yurda iade masraflarını karşılama yükümlüsü olarak gemi maliki gösterilmiştir. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.5'te yer alan düzenlemeye benzer bir düzenleme bu Sözleşme'de de mevcuttur. Sözleşme'nin 21. maddesinin 2. fıkrası uyarınca gemi maliki yurda iade yükümlülüğünü yerine getirmez ise geminin bayrağını taşıdığı Taraf Devlet iade sürecini düzenlemek ve iade masraflarını karşılamakla yükümlüdür. Bu durumda, ilgili fıkra gereği, Taraf Devletin gemi malikinden ödediği tutarı rücu etme hakkı bulunmaktadır. Aynı maddenin 5. fıkrasına göre ulusal mevzuat, gemi malikinin, üçüncü kişilerin sözleşme ilişkisi çerçevesinde ödemesi gerektiği yurda iade masraflarını ödediği takdirde rücu etme hakkına hanel getiremez. Gemi maliki tanımı Sözleşme'nin 1. maddesinin (d) bendinde yapılmış olup 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ndeki tanım ile paraleldir. Tanıma göre, gemi maliki yalnızca sicile kayıtlı maliki ifade etmemektedir. Gemi sahibinin işletim sorumluluğunu devrettiği üçüncü kişiler de gemi malikidir. Buna göre de gemi siciline kayıtlı malik veya kendisinin olmayan gemiyi kendi adı ve hesabına işleten üçüncü kişiler, balıkçıların yurda iadesini sağlama ve masraflarını karşılamakla yükümlüdürler.

55 sayılı Sözleşme'nin 6. maddesinde yolculuk sırasında hastalanan ya da yaralanan gemi adamının yurda iade masrafını karşılama yükümlüsünün gemi maliki olduğu belirtilmiştir. Ancak Sözleşme'de gemi maliki tanımına yer verilmemiştir. Gemi maliki ifadesi ile kastedilenin, sicile kayıtlı malik mi yoksa malik olmayan başka bir işveren mi olduğu düşünülebilecek ise de kanaatimizce Sözleşme'nin 1.

³¹³ Konu ile ilgili ayrıntılı açıklamalarımız için bkz. Üçüncü Bölüm, II. B. 3.

³¹⁴ Konu ile ilgili ayrıntılı açıklamalarımız için bkz. Üçüncü Bölüm, IV.

maddesinin 2. fıkrasının (b) bendinden sorumluluğun, sicile kayıtlı malike ait olduğu anlaşılmaktadır. Zira ilgili düzenlemeye göre Taraf Devlet, gemi maliki dışındaki bir işveren tarafından istihdam edilen kişilerle ilgili iç hukukta istisna getirebilecektir.

70 sayılı Sözleşme’de gemi adamının sakatlanması ya da hastalanması sebebiyle geminin sicile kayıtlı olduğu yer dışında başka bir yerde bırakılması hâlinde yurda iade imkânı, 3. maddede düzenlenmiş ise de yurda iade yükümlüsünün kim olduğu açıkça gösterilmemiştir. Ancak gemi adamının hastalanması, sakatlanması ya da ölümü hâlinde gemi malikinin sorumluluğuna ilişkin olarak iç hukukta düzenlenmesi gerekenleri ortaya koyan Sözleşme’nin 6. maddesinden, yükümlülüğün gemi malikinin üzerinde olduğu anlaşılmaktadır. Ancak Sözleşme’de gemi maliki tanımına da yer verilmemiştir.

164 sayılı Sözleşme’de de gemide hastalanan gemi adamlarının yurda iadesi ile yükümlü olanın kim olduğu açıkça düzenlenmemiştir. Sözleşme’nin 13. maddesinde Taraf Devletlerin gemide hastalanan gemi adamlarının istek ve ihtiyaçlarını dikkate alarak, doktorun tıbbî tavsiyesi doğrultusunda mümkün olan en kısa sürede ülkesine gönderilmesi konusunda iş birliği yapacağını belirtmiştir.

165 sayılı Sözleşme’nin 13. maddesinde gemi adamının gemide tıbbî bakım gerektiren bir durumunun oluşması ya da durumu nedeniyle Taraf Devlet dışında bir bölgede bırakılması hâlinde yurda iadesinden gemi malikinin sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Ancak Sözleşme’de gemi maliki tanımına yer verilmemiştir.

Belirtmek gerekir ki yurda iadeye ilişkin olarak 23 sayılı Sözleşme, 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi incelendiğinde bir diğer yurda iade yükümlülerinin de devletler olduğu anlaşılmaktadır. Şöyle ki 23 sayılı Sözleşme’ye göre yurda iade hakkına sahip gemi adamlarının yurda iade edilmemesi durumunda, geminin kayıtlı olduğu devlet, gerekli masrafları karşılayarak gemi adamını yurda iade etmek durumundadır. 166 sayılı Sözleşme ile 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde ise gemi malikinin yükümlülüğünü ihlâl etmesi durumunda, geminin kayıtlı olduğu Taraf Devlet; Taraf Devletin de ihlâl etmesi durumunda gemi adamının geri gönderilirken ayrılacağı devlet veya gemi adamının vatandaşı olduğu devlet gerekli organizasyonu yapmak ve masrafları ödemekle yükümlüdür. Bu konu aşağıda Üçüncü Bölüm’de “İade Zorunluluğuna Uyulmamasının Sonuçları” başlığı altında incelenecektir.

İKİNCİ BÖLÜM

YURDA İADE HAKKININ KAZANILMASI VE HAKKIN KAPSAMI

Mevzuatımızda, gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin düzenlemelere yürürlükten kalkan 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu, 6762 sayılı Ticaret Kanunu ve 6379 sayılı Deniz İş Kanunu ve son olarak da 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yer verilmiştir. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda düzenlenmesi nedeniyle, yürürlükte bulunan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, konuya ilişkin herhangi bir hüküm sevk etmemiştir. Öte yandan uluslararası kaynaklara bakıldığında Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'nde de yurda iadeye ilişkin hükümlere yer verildiği görülmektedir.

Bu bölümde yurda iade hakkının kazanılmasına ilişkin yürürlükte bulunan 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda ve uluslararası kaynaklarda ne yönde düzenlemeler yapıldığını ve tarafı olduğumuz uluslararası sözleşmelerle mevzuatımızda farklılıkların bulunup bulunmadığını karşılaştırmalı olarak yapacağımız incelemelerle tespit etmeye çalışacağız.

I. YURDA İADENİN KOŞULLARI

Gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin düzenlemeler, 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 21. ve 25. maddeleri arasında yer almaktadır. Kanun'un 21. maddesinde, iş sözleşmesinin Kanun'un 14. maddesine göre işveren veya işveren vekili veya gemi adamı tarafından yurt dışında feshedilmesi hâlinde, sözleşmede farklı bir hüküm yoksa, işveren veya işveren vekilinin gemi adamını geminin bağlama limanına iade etmek ve gemi adamının iadeye ilişkin ve durumuna uygun yol, iaşe ve diğer zarurî masraflarını karşılamak veya ödemek zorunda olduğu düzenlenmiştir. Öte yandan 21. maddenin 2. fıkrasında, iş sözleşmesinin, hangi nedenlerle feshedilmesi durumunda işveren veya işveren vekilinin yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda isteyebileceği hükme bağlanmıştır. Kanun'un ilgili 21. maddesi iş sözleşmesinin yurt dışında feshine ilişkindir. İş sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında feshedilmesi hâli ise 23. maddede düzenlenmiş olup söz konusu madde gereği iş sözleşmesinin

işveren veya işveren vekili tarafından 14. maddenin I. bendine göre feshedilmesi hâlinde işverenin iade yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Deniz İş Kanunu'nda yer alan düzenlemelerden anlaşılacağı üzere gemi adamının yurda iade hakkı, iş sözleşmesinin sona ermesi ile ilişkilendirilmiştir. Oysa aşağıda ayrıntılı olarak incelemeye çalıştığımız Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'nde yurda iade hakkı, yalnızca iş sözleşmesinin sona ermesi ile gündeme gelen bir hak değildir. Bu bakımdan Deniz İş Kanunu'nun gemi adamına yurda iade hakkı veren hükümlerinin uluslararası sözleşmelere kıyasla sınırlı tutulduğunu söylemek mümkündür. Hatta Kanun'a göre gemi adamlarının yurda iade hakkı, iş sözleşmesinin her türlü sona erme hâllerinde de söz konusu değildir. Bu noktada fesih türleri, yurda iadenin gündeme gelmesi açısından önem arz etmektedir. Deniz İş Kanunu'na göre yurda iadenin koşullarının daha iyi aktarılabilceği düşüncesi ile ilk olarak Deniz İş Kanunu'na göre iş sözleşmesini sona erdiren hâllere genel olarak yer verilmesi yerinde olacaktır.

A. Genel Olarak 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre İş Sözleşmesinin Sona Ermesi

1. Fesih Dışındaki Nedenlerle Sona Erme

a. Sözleşme Süresinin Dolması veya Seferin Sona Ermesi

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 7. maddesinde belirtildiği üzere iş sözleşmesi belirli bir süre veya sefer için ya da süresiz olarak yapılabilir. Maddenin I. bendi gereği, belirli bir süre için yapılmış iş sözleşmesi sürenin bitimi ile sona erer. Ancak sürenin bitiminde gemi seyir halinde ise iş sözleşmesi, geminin ilk limana varmasına ve güvenlik altına alınmasına kadar devam edecektir. Sözleşme süresi sonunda işveren veya işveren vekili gemi adamının işe devam etmesine onay verirse belirli süreli iş sözleşmesi aynı süre için uzatılmış sayılır. Onay verilmemesi halinde sözleşme, süre bitiminde kendiliğinden sona ermektedir.

Belirli sefer için yapılmış iş sözleşmesi ise, aynı maddenin II. bendi uyarınca yeni bir sefer için sözleşme yapılmaz veya sözleşmenin uzatılmasına onay verilmezse

sözleşmede yazılı seferin sonunda geminin vardığı limanda yükünü boşaltmasıyla, fesih bildirimine gerek olmaksızın, kendiliğinden sona erer.

b. Gemi Adamının veya İşverenin Ölmesi

Gemi adamının veya işverenin ölmesi hâlinde iş sözleşmesi ile ilgili Deniz İş Kanunu açık bir düzenleme içermediğinden genel hükümler uygulama alanı bulmaktadır³¹⁵. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 440. maddesi gereği gemi adamının ölümü hâlinde iş sözleşmesi sona ermektedir. İşverenin ölümü hâlinde ise, aynı Kanun'un 441. maddesi gereği, kural olarak iş sözleşmesi sona ermemekte; işverenin mirasçıları ile devam etmektedir. Ancak sözleşme, ağırlıklı olarak işverenin kişiliği dikkate alınmak suretiyle kurulmuş ise işverenin ölümüyle kendiliğinden sona erecektir.

c. Geminin Kayba Uğraması, Terk Edilmesi, Harp Ganimeti İlan Edilmesi veya Türk Bayrağından Ayrılması

İş sözleşmesinin kendiliğinden sona ereceği hâller, Deniz İş Kanunu'nda sınırlı sayıda öngörülmüş olup bunların genişletilmesi mümkün değildir³¹⁶. Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin IV. bendine göre, geminin kayba uğraması, terk edilmesi, harp ganimeti ilan edilmesi veya Türk bayrağından ayrılması hâllerinde iş sözleşmesi kendiliğinden sona ermektedir. İş sözleşmesini kendiliğinden sona erdiren bu hâller aşağıda ele alınacağından tekrardan kaçınmak düşüncesi ile burada detaylandırılmamıştır³¹⁷.

d. Tarafların Anlaşması (İkale)

Tarafların anlaşması ile iş sözleşmesi her zaman sona erdirilebilir. Sözleşmeyi sona erdiren anlaşma açık olabileceği gibi örtülü de olabilir. Ayrıca sözleşmenin belirli

³¹⁵ Kar, s. 325; Bedük, s. 243.

³¹⁶ Ulucan, s. 48; Öktem Songu, Sona Erme, s. 844; Bedük, s. 244.

³¹⁷ Bkz. İkinci Bölüm, I. B. 1. a.

sürelî veya belirsiz sürelî ya da sefer için yapılmış olup olmamasının da bir önemi bulunmamaktadır³¹⁸.

2. Fesih İle Sona Erme

a. Sözleşmenin Bildirimsiz Feshi

Deniz İş Kanunu'nda fesih türleri bildirimsiz fesih ve bildirimli fesih olarak yer almaktadır. İş sözleşmesinin feshini gerektiren haklı nedenler Kanun'un 14. maddesinde belirtilmiştir. Maddenin I. bendi işveren bakımından, II. bendi gemi adamı bakımından, III. bendi ise her iki taraf açısından ortak haklı nedenleri ortaya koymaktadır. İlgili düzenlemeye göre işveren veya işveren vekili, gemi adamının herhangi bir limanda geminin hareketinden önce gemiye dönerek hizmete girmemesi veya gemiye hiç dönmemesi; gemide hizmet görmesinin tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle imkânsız bir hâl alması; işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, iş sözleşmesine, sair iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket etmesi; denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi durumlarında iş sözleşmesini haklı nedenle feshedebilir.

Gemi adamı ise aynı maddenin II. bendine göre ücretin kanun hükümleri veya iş sözleşmesi gereğince ödenmemesi; işveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı, kanuna, iş sözleşmesine veya sair iş şartlarına aykırı hareket etmesi; denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi durumlarında iş sözleşmesini haklı nedenle derhâl feshedebilmektedir.

³¹⁸ Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Süzek, İş Hukuku, s. 517; Çelik ve diğerleri, ss. 460-467; Narmanlıoğlu, s. 336; Mollamahmutoğlu ve diğerleri, ss. 238, 239; Ekmekçi ve Yiğit, ss. 540-543; Eyrenci ve diğerleri, ss. 174-177; Akyiğit, İş Hukuku, ss. 224-226; Savaş Taşkent, "İş Sözleşmesinin İkale Yolu İle Sona Erdirilmesi", **Kamu-İş İş Hukuku ve İktisat Dergisi**, Cilt:11, Sayı:4, 2011, ss. 1-6; Mustafa Alp, "İş Hukukunda İkalenin (Bozma Sözleşmesi) Geçerlilik Koşulları", **Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi**, Cilt:5, Sayı:17, 2008, ss. 29-46; Cevdet İlhan Günay, "İkale Sözleşmesi", **Çimento İşveren Dergisi**, Cilt:23, Sayı:5, Eylül 2009, ss. 8-19; Şahin Çil, "İbra Sözleşmesi ile İkale Sözleşmesinin İş Güvencesine Etkileri", **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:7, Eylül 2007, ss. 26-28; Ufuk Aydın, "İş Sözleşmesinin Anlaşma İle Sona Erdirilmesi", **Çimento İşveren Dergisi**, Cilt:18, Sayı:3, Mayıs 2004, ss. 4-9; K. Ahmet Sevimli, "İş Hukukunda İbra ve İkale Sözleşmelerinin Geçerlilik Koşulları Konusundaki Gelişmeler", **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:14, Haziran 2009, ss. 93-97; Ergun İnce, "İkale (Sözleşmeyi Sona Erdirme) Sözleşmesi", **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:18, Haziran 2010, ss. 86-96; Hasan Nüvit Gerek, "İş Sözleşmesinin İkale Sözleşmesi İle Sona Ermesi", **Çalışma ve Toplum Ekonomi ve Hukuk Dergisi**, Sayı:31, 2011/4, ss. 43-56; Kar, s. 322; Bedük, s. 246; Pekdemir, s. 94.

Aynı maddenin III. bendinde ise geminin herhangi bir sebeple 30 günden fazla bir süre seferden kaldırılması ya da gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi, her iki tarafa sözleşmeyi haklı nedenle feshetme imkânı veren nedenler olarak sayılmaktadır. Taraflara iş sözleşmesini haklı nedenle feshetme imkânı veren bu hâller, aşağıda başlıklar hâlinde incelenecektir³¹⁹.

b. Sözleşmenin Bildirimli Feshi

Gemi adamının veya işverenin belirsiz süreli iş sözleşmesini bildirimli fesih hakkı Deniz İş Kanunu'nun 16. maddesinde düzenlenmiştir. Ancak Kanun, bir alt sınır belirlemiş olup buna göre belirsiz süreli iş sözleşmesi, 14. maddede yazılı durumlar dışında gemi adamının işe alınmasından itibaren altı ay geçmedikçe bozulmamaktadır. Bu süre hem gemi adamı hem de işveren açısından öngörülmüştür. Altı aylık süre dolmadıkça her iki taraf da bildirimli fesih hakkını kullanamayacaktır³²⁰. Bu sınır bildirimli fesih için getirilmiş olup gemi adamının altı aylık süresi dolmadan önce sözleşmenin bildirimsiz feshi mümkündür. Deniz İş Kanunu, 16. madde ile gemi adamının kıdemine göre artan bildirim önelleri belirlemiştir. Buna göre, gemi adamının işi altı ay sürmüş ise iki hafta; altı aydan bir buçuk yıla kadar sürmüş ise dört hafta; bir buçuk yıldan üç yıla kadar sürmüş ise altı hafta; üç yıldan fazla sürmüş ise sekiz hafta önel verilmesi gerekmekte olup iş sözleşmesi önelin bittiği tarihte son bulmaktadır.

854 sayılı Deniz İş Kanunu'na göre yurda iadenin koşulları, iş sözleşmesinin sona erme nedenlerine ve yurt dışında veya yurt içinde sona ermesine göre işverenin yurda iadeden ve masraflardan sorumluluğu, hangi durumlarda işverenin yaptığı masrafları gemi adamından talep edebileceği, iade yerinin neresi olduğu hususları

³¹⁹ Bkz. İkinci Bölüm, I. B. 1. b. c. ve d.

³²⁰ Altı aylık süre bitmeden iş sözleşmesinin işveren tarafından haksız feshedilmesi hâlinde gemi adamı kalan süreye ait bakiye süre ücretini talep edebilmektedir. "... D. işinin özelliğinden gemi ile uzun yola gidecek gemi adamlarına altı aylık asgari bir işgüvencesi getirilmiştir. Ancak bu süre sadece gemi adamı lehine değil, işveren açısından da öngörülmüştür. Her iki tarafı da bağlar. Kısaca gemiadamının altı aylık süresi dolmadıkça her iki taraf da bildirimli fesih hakkını kullanamaz. Bu süre bitmeden iş sözleşmesinin işveren tarafından haksız feshedilmesi durumunda, gemi adamı kalan süreye ait bakiye süre ücretini talep edebilir", Yargıtay 9. H.D., 08.04.2013, 2012/21256 E., 2013/11389 K., www.kazanci.com, (28.02.2021).

aşağıda ayrıntılı olarak incelenmeye çalışılacak ise de konun daha iyi aktarılacağı düşüncesi ile öncesinde bu hususları bir tabloda göstermek istedik. (Bakınız Ek 1)

B. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre Yurda İadenin Koşulları

1. Sözleşmenin Deniz İş Kanunu'nun 14. Maddesi Uyarınca Sona Ermesi

Deniz İş Kanunu'nun yurda iade hükümleri, belirli süreli iş sözleşmesinin sürenin dolması ile son bulması, sefer üzerine kurulan iş sözleşmesinde seferin tamamlanmasıyla son bulması veya belirsiz süreli iş sözleşmesinin bildirim sürelerine uyularak feshedilmesi hâllerini kapsamamaktadır³²¹. Gemi adamının yurda iade hakkı, sadece iş sözleşmesinin Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesi uyarınca feshedilmesi ya da aynı madde gereği kendiliğinden sona ermesi hâlinde söz konusu olmaktadır³²².

Oysa 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda bu yönde bir sınırlamaya gidilmemiş ve Kanun'un 17. maddesinde "İş akdi yabancı bir memlekette feshedilirse veya sona ererse işveren veya işveren vekili veya kaptan gemi adamını memleketine iade etmeye mecburdur" şeklinde düzenleme yapılmıştır. 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun aksine 854 sayılı Deniz İş Kanunu ile getirilen bu sınırlama

öğretide eleştirilere yol açmış; iş sözleşmesinin bildirimli feshi hâlinde de gemi adamlarının yurda iade hakkının bulunması gerektiği belirtilmiştir³²³.

Kanaatimizce de 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda gemi adamına yurda iade hakkı tanıyan hüküm, işçinin korunması ilkesi kapsamında daha yerindedir. Örneğin işverenin iş sözleşmesini ihbar öneli tanıyarak feshetmesi durumunda ekonomik açıdan güçsüz durumda olan gemi adamına yurda iade hakkı tanımamak oldukça adaletsiz sonuçlara neden olacaktır. Salt gemi adamını yurda iade etme borcundan ve

³²¹ Öktem Songu, Sona Erme, s. 858; Süzel, Yurda İade, s. 218; Duygu Moral, **Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi: Bir İnceleme**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, ss. 136, 137. Hükümün amacının gemi adamının yabancı bir ülkede zor durumda kalmasını önlemek olduğu ve bu nedenle tüm sona erme hâllerini kapsaması gerektiği hakkında bkz. H. İbrahim Sarıoğlu, "Gemi Adamının Hizmet Akdinin Sona Ermesinin Sonuçları: Kıdem Tazminatı, Yurda İade ve Çalışma Belgesi Verme Yükümü", **Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi**, Cilt:50, Sayı:4, 2000, s. 213.

³²² 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun yurda iadeye ilişkin hükümlerinde yalnızca "fesih" kelimesine yer verilmiş ise de atıf yapılan Kanun'un 14. maddesinde iş sözleşmesinin kendiliğinden sona ermesi hâli de düzenlenmiştir. Bu açıdan yurda iadeye ilişkin düzenlemelerde yalnızca "fesih" ifadesine yer verilmesinin uygun olmadığı kanaatindeyiz. Aynı görüş için bkz. Sarıoğlu, s. 212.

³²³ Bkz. Okay, Yenilikler, s. 362; Öktem Songu, Sona Erme, s. 859; Pekdemir, ss. 112, 113.

iade masraflarından kaçınma adına işveren, belirsiz süreli iş sözleşmesini bildirimli olarak feshetmeye yönelebilecektir. Tüm bu ve benzeri durumların önüne geçebilmek adına, yapılacak değişiklik ile yurda iadeye ilişkin hükmün, belirli süreli iş sözleşmesinin süresinin dolması ile son bulması, sefer üzerine kurulan iş sözleşmesinde seferin tamamlanmasıyla son bulması veya belirsiz süreli iş sözleşmesinin bildirim sürelerine uyularak feshedilmesi hâllerini de kapsamı gerektiği düşüncesindeyiz.

Öte yandan belirtmek gerekir ki, 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na göre, yabancı gemi adamları, sözleşmelerinin ne şekilde feshedildiği ya da sona erdiği önemli olmaksızın her hâlükârda yurda iade edilmektedirler. Zira yabancı gemi adamlarının yurda iadesinin düzenlendiği Kanun'un 22. maddesinde herhangi bir ayrıma gidilmemiştir³²⁴. Türk vatandaşı olan bir gemi adamının Türk bayraklı bir gemide çalışması hâlinde gemi, her türlü yurda dönecektir. Ancak yabancı bir gemi adamı Türk gemisinde çalıştırılmak üzere ülkesinden getirilmiş olabilir. Bu durumda da sözleşmesinin ne şekilde sona erdiği önemli olmaksızın yabancı gemi adamının yurda iadesi mutlak bir zorunluluktur³²⁵.

Ancak ifade ettiğimiz üzere yabancı gemi adamlarından farklı olarak, Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesi gereği Türk gemi adamlarının yurda iadesi, sözleşmenin her türlü sona erme hâllerinde söz konusu değildir. Gemi adamının yurda iade hakkı, sadece iş sözleşmesinin Kanun'un 14. maddesi uyarınca feshedilmesi ya da kendiliğinden sona ermesi hâlinde gündeme gelmektedir. İlgili maddede, süresi belirli olmayan veya belirli bir sefer için yapılmış olan iş sözleşmelerinin gemi adamı, işveren veya işveren vekili tarafından bildirimsiz feshi ve kendiliğinden sona ermesi hâli düzenlenmiştir. Yukarıda genel hatları ile değinilen Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesine göre iş sözleşmesinin feshi ve kendiliğinden sona erme hâlleri, yurda iadenin koşullarının ortaya konabilmesi adına bu bölümde daha detaylı incelenmeye çalışılacaktır.

³²⁴ Yabancılara tanınan bu hakkın Türk gemi adamlarına tanınması gerektiğine ilişkin görüş için bkz. Sarıoğlu, s. 213.

³²⁵ Özbek, s. 81; Öktem Songu, Sona Erme, s. 859; Bedük, s. 244.

a. İş Sözleşmesinin Kendiliğinden Sona Ermesi

Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin IV. bendine göre, geminin kayba uğraması, terk edilmesi, harp ganimeti ilan edilmesi veya Türk bayrağından ayrılması hâllerinde iş sözleşmesi kendiliğinden sona ermektedir. İş sözleşmesini kendiliğinden sona erdiren bu hâller, Kanun'da özel olarak ve sınırlı sayıda düzenlenmiş olup bunların genişletilmesi mümkün değildir³²⁶.

Geminin kayba uğraması, terk edilmesi, harp ganimeti ilan edilmesi veya Türk bayrağından ayrılması nedeniyle iş sözleşmesi kendiliğinden sonra erdiğinden gemi adamının yurda iade hakkı da gündeme gelmektedir. Deniz İş Kanunu'nun 21. ve 23. maddeleri gereğince, iş sözleşmesinin yurt dışında mı, yoksa yurt içinde mi sona erdiği önem taşımaksızın, işveren veya işveren vekili, iş sözleşmesinde farklı bir düzenleme yoksa, gemi adamını geminin bağlama limanına iade etmek ve masraflarını karşılamakla yükümlüdür.

Geminin kayba uğraması ile ifade edilmek istenen geminin kurtarılamayacak şekilde batması veya tamir kabul etmez hâle gelmesidir³²⁷. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1003. maddesine göre, sicile kayıtlı bir geminin kurtarılamayacak şekilde batması, yararlanılabilir enkaz bırakmaksızın harap olması, patlaması ve tahrip edilmiş olması gibi sebeplerden zâyi olmasıyla gemi malikinin gemi üzerindeki mülkiyet hakkı sona erer.

Geminin terk edilmesi ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1004. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, sicile kayıtlı bir geminin maliki, gemi üzerindeki mülkiyet hakkından vazgeçtiğini sicil müdürlüğüne bildirerek ve bunu gemi siciline tescil ettirerek geminin mülkiyetini terk edebilir. Usulüne uygun olarak mülkiyeti terk edilmiş olan gemi, Türk Ticaret Kanunu'nun 998. maddesi uyarınca sahipsiz bir gemidir. Aynı maddeye göre de sahipsiz bir gemiyi sahiplenme hakkı sadece Devletin olup Devlet kendisini gemi siciline malik olarak tescil ettirmek suretiyle gemi üzerindeki mülkiyeti iktisap eder. Bu durumda da geminin maliki değişmiş olur. Ayrıca geminin savaş ganimeti ilan edilmesi hâlinde de gemi malikinin gemi üzerindeki mülkiyet hakkı sona erer³²⁸.

³²⁶ Ulucan, s. 48; Öktem Songu, Sona Erme, s. 844.

³²⁷ Öktem Songu, Sona Erme, s. 844.

³²⁸ Bedük, s. 245.

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 19. maddesinde geminin Türk bayrağını taşıma hakkı bulunduğu sürece mülkiyetin kısmen veya tamamen herhangi bir şahsa geçmesinin iş sözleşmesini sona erdirmeyeceği düzenlenmiştir. Ancak Kanun'un 14. maddesine göre, *geminin Türk bayrağından ayrılması* hâli, iş sözleşmesini kendiliğinden sona erdirecektir³²⁹. Bu gemide çalışanlar, geminin Türk bayrağından ayrılması nedeniyle Deniz İş Kanunu'nun kapsamı dışında kalacaklardır. Zira yukarıda ayrıntılı olarak incelediğimiz üzere Kanun'un 1. maddesi gereği, bir geminin Kanun kapsamına girebilmesi için Türk bayrağı taşıması gerekmektedir³³⁰.

Her ne kadar Deniz İş Kanunu'nda geminin Türk bayrağından ayrılması, iş sözleşmesinin kendiliğinden sona erme sebepleri arasında gösterilmiş ise de genellikle büyük deniz işletmelerinde istihdam edilen ve yalnızca belirli bir gemide çalıştırılmayan gemi adamlarının sırf o sırada çalıştıkları geminin Türk bayrağından ayrılması gerekçesiyle iş sözleşmelerinin kendiliğinden sona ermeyeceği kabul edilmelidir³³¹. Nitekim Yargıtay da gemi adamının, işverenin diğer gemilerine çağırılarak çalıştırılmamasını işveren feshi olarak kabul etmiştir³³².

854 sayılı Deniz İş Kanunu'ndan farklı olarak 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 9. maddesi ile geminin kayba uğraması, harp ganimeti ilan edilmesi veya Türk

³²⁹ “Dosyadaki bilgi ve belgelere göre, iş akdi, davacının çalıştığı davalı şirkete ait Mv B.... gemisi 28.1.1997 tarihinde bir İtalyan firması olan L.... International şirketine satılmak suretiyle feshedilmiştir. Geminin anılan şirkete satılmasıyla Türk Bayrağını çekme hakkını yitirmiştir. Gerçekten 854 sayılı Deniz İş Kanununun "önelsiz fesih ve infisah" başlıklı 14/4. maddesine göre geminin Türk bayrağından ayrılması halinde hizmet akdi kendiliğinden bozulur. Deniz İş Kanununun anılan kuralı göz önünde tutulursa, geminin yabancı bir şirkete satılarak Türk Bayrağını kaybetmesi nedeniyle davacının iş akdi önelsiz olarak feshedilmiş sayılması gerekir. Bu yüzden davacı ihbar tazminatına hak kazanamaz”, Yargıtay 9. H.D., 09.02.1999, 1998/19681 E., 1999/1765 K., www.kazanci.com, (02.03.2021); Kararda kullanılan bazı terimlerin haklı eleştirisi için bkz. Öktem Songu, Sona Erme, s. 845.

³³⁰ Bkz. Birinci Bölüm, III. B. 2.

³³¹ Çağa ve Kender, s. 180; Öktem Songu, Sona Erme, s. 845; Bedük, s. 245.

³³² “Deniz İş Kanunu'nun 14/son maddesinde "geminin Türk Bayrağı'ndan ayrılması halinde iş akdi kendiliğinden bozulur." hükmü mevcut olup, Kanun'un 20. maddesinde geminin Türk bayrağından ayrılması halinde gemi adamının kıdem tazminatına hak kazanacağı düzenlenmiştir. Ancak geminin Türk bayrağından ayrılması yani geminin bayrak değiştirmesi işçiye atfedilen bir kusur değildir. İşçinin çalıştığı geminin satılması ve başka bir gemide işe çağırılmaması bir fesihtir. Davacının yapmış olduğu iş belirli süreli veya belirli bir sefer için yapılan bir iş değildir. Davacı 5 yılı aşkın bir süre işverenin farklı gemilerinde çalıştırılmıştır. Davalı taraf dahi cevap dilekçesinde davacının davalıya ait başka gemilerde uygun pozisyon doğduğunda yeniden çalıştırılmasının düşünüldüğü için kıdem tazminatını ödemediklerini belirtmiştir. İşveren geminin satılmasından sonra davacıyı başka bir gemisinde çalıştırmak üzere çağırmadığından akdin işverence feshedildiğinin kabulü gerekir. Bu durumda işçi ihbar tazminatına hak kazanacaktır. İhbar tazminatı talebinin yazılı gerekçe ile reddedilmesi hatalıdır”, Yargıtay 9. H.D., 23.12.2010, 2008/37002 E., 2010/39406 K., www.kazanci.com, (02.03.2021).

bayrağından ayrılması hâlleri, iş sözleşmesini kendiliğinden sona erdirmemekte; hem işveren veya işveren vekiline hem de gemi adamına sözleşmeyi haklı nedenle feshetme imkânı vermekteydi³³³.

b. İşveren veya İşveren Vekili Tarafından İş Sözleşmesinin Haklı Nedenle Feshi

Süresi belirli olan ya da olmayan veyahut belirli bir sefer için yapılan iş sözleşmeleri Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin I. bendinde öngörülen hâllerin gerçekleşmesi hâlinde, işveren veya işveren vekili tarafından haklı nedenle bildirimsiz olarak feshedilebilir. İşveren veya işveren vekilinin iş sözleşmesini derhâl feshini haklı kılan nedenler madde hükmünde sınırlı sayıda düzenlenmemiştir. Nitekim 14. maddenin I. bendinin (c) ve (ç) fıkralarında haklı fesih nedenleri açıkça belirtilmemiş; haklı neden olup olmadığı çizilen çerçeve kapsamında yargı organlarına bırakılmıştır. Zira deniz işlerinde Türk Ticaret Kanunu hükümleri ve denizcilik kural ve teamülleri uygulandığından feshi gerektiren haklı nedenleri sınırlı sayıda saymak mümkün değildir³³⁴.

(1) Gemi Adamının Herhangi Bir Limanda Geminin Hareketinden Önce Gemiye Dönerek Hizmete Girmemesi veya Gemiye Hiç Dönmemesi

4857 sayılı İş Kanunu'nda işçinin devamsızlığı hâlinde işverenin haklı nedenle iş sözleşmesini derhâl fesih hakkı, 25. maddenin II. fıkrasının (g) bendinde düzenlenmiştir. Bu düzenleme uyarınca, işçinin işverenden izin almaksızın veya haklı bir sebebe dayanmaksızın ardı ardına iki işgünü veya bir ay içinde iki defa herhangi bir tatil gününden sonraki iş günü yahut bir ayda üç işgünü işine devam etmemesi durumunda işveren, iş sözleşmesini haklı nedenle ve tazminatsız olarak feshedebilecektir. Görüldüğü üzere İş Kanunu'nda devamsızlık için birden fazla iş günü, haklı neden için aranmaktadır. Oysa bundan farklı olarak Deniz İş Kanunu, gemi

³³³ Oğuzman, 6379 sayılı Kanunu'nun ilgili hükmünde sayılan hâllerde devamlı bir imkânsızlık söz konusu olacağından akdin sona ermesini düzenleyen bu durumlarda bir fesihten bahsedilmesini eleştirmiştir (Oğuzman, s. 89).

³³⁴ Ergin, s. 560; Kar, s. 332; Bedük, s. 269.

adamının bir kez dahi geminin hareketinden önce gemiye dönmemesini işveren veya işveren vekili açısından haklı fesih nedeni saymaktadır. Bunun nedeni de deniz taşıma işinin özelliğidir³³⁵.

Geminin seferi belirli bir plan ve programa göre gerçekleşir. Geminin sefere çıkması, limanda kalış süresi ve şartları bellidir. Bu nedenle de gemi adamının sefer saatinden önce gemiye dönmesi ve hizmete hazır olması gerekmektedir. Yapılan işin mahiyeti gereği de gemi adamının gemiye dönmesinin beklenmesi söz konusu değildir³³⁶. Gemi adamının, sefere çıkılacak günde gemiye gelmemesinin işverene çok büyük zararlar vereceği de gözetilmelidir. Zira işe gelmeyen gemi adamının yerine derhâl birinin bulunması, özellikle gemi yabancı limanda ise oldukça güçtür. Geminin sefere çıkabilmesi için yeterli gemi adamı sayısı bulunmadığı durumda da gemi sefere hazır olmadığından sefere çıkma konusunda birtakım zorluklarla ve hatta sefere çıkamama gibi bir durumla karşılaşılacaktır³³⁷. Bu kapsamda kanun koyucu, gemi adamının sefer saatinden önce gemiye dönerek hizmete girmemesi veya gemiye hiç dönmemesi durumunu işveren veya işveren vekili açısından haklı fesih nedeni olarak düzenlemiştir.

Sefer saatinden önce gemiye dönerek hizmete girmeyen veya gemiye hiç dönmeyen gemi adamı, iş sözleşmesinin yurt dışında işveren veya işveren vekili tarafından haklı nedenle feshedilmesi ile Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesi kapsamında, aksi kararlaştırılmış olmadıkça bağlama limanına iade ve iadeye ilişkin

³³⁵ Kar, s. 333.

³³⁶ Özbek, s. 40; Bedük, s. 270; Kar, s. 334.

³³⁷ Ergin, s. 571. 28.08.2007 tarihli ve 28449 sayılı Bakanlık Oluru ile yürürlüğe giren Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge, 30.09.2014 tarihli ve 50794 sayılı Bakanlık Oluru ile yürürlüğe giren Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge'de Değişiklik Yapılmasına Dair Yönerge ve 03.08.2017 tarihli ve 63112 sayılı Bakanlık Oluru ile yürürlüğe giren Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge'de Değişiklik Yapılmasına Dair Yönerge'de yer alan çizelgelerde gemilerin gemi adamları ile donatılmasında, gemi adamlarının yeterli dereceleri ve sayıları bakımından zorunlu en az gerekler gösterilmiştir. İlgili Yönergeler için bkz. <https://kms.kaysis.gov.tr/Home/Goster/132312>, (02.03.2021). Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde de Donatım Yönergesi'nden bahsedilmektedir. Yabancı ülkelerde bir geminin Yönergede belirtilen gemi adamı sayısının herhangi bir nedenle eksilmesi durumunda, seferin niteliği, yakınlığı ya da süresinin kısalığı dikkate alınarak ticaretin kolaylaştırılması adına, geçici seferlik belge yayınlamak suretiyle eksik gemi adamı ile seferin tamamlanması uygun görüldüğü hâllerde İdarece gemi adamı sayılarında değişiklik yapılabilir. Bunun uygulanmadığı durumlarda, eksik gemi adamları yerine ilk Türk limanına varışında işlerine son verilmesi şartıyla aynı yeterlik derecelerinde yabancı uyruklu gemi adamı çalıştırılabilmesine de Yönerge ile imkân tanınmıştır. Ancak Yönerge'den de anlaşılacağı üzere gemi adamının sefer saatinden önce gemiye dönerek hizmete girmemesi veya gemiye hiç dönmemesi durumu işveren açısından sefere çıkma ile ilgili oldukça sıkıntılara yol açmaktadır.

ve durumuna uygun yol, iaşe vesair zarurî masraflarını talep hakkına sahiptir. Ancak aynı maddenin 2. fıkrası gereği, işveren veya işveren vekili yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurttan isteyebilecektir. Önemle belirtmek gerekir ki ilgili bu düzenlemeler, iş sözleşmesinin yurt dışında feshi hâlinde mümkündür. Zira kanun koyucu açıkça 23. madde ile sefer saatinden önce gemiye dönerek hizmete girmeyen veya gemiye hiç dönmeyen gemi adamının iş sözleşmesinin Türk limanında feshedilmesi hâlinde işveren veya işveren vekilinin iade yükümlülüğünün bulunmadığını hükme bağlamıştır.

Kanun'da gemi adamının gemiye dönmemesinin veya hizmete girmemesinin haklı bir nedeni ya da mazereti olabileceği üzerinde durulmamıştır³³⁸. Örneğin gemi yabancı bir limanda iken gemi adamı kaza geçirmiş ve bu nedenle de gemiye zamanında dönememiş olabilir. Bu gibi bir durumda gemiye zamanında dönemediği için iş sözleşmesinin haklı nedenle feshedilebileceğini kabul etmek hakkaniyetle bağdaşmaz. Bu itibarla gemi adamının gemiye dönmemesinin haklı bir nedene dayanıp dayanmadığı araştırılmalı; buna göre feshin niteliği belirlenmelidir³³⁹.

Gemi adamı, gemideki çalışma koşullarının ağırlığı veya ücret alacağıının zamanında ödenmemesi gibi durumlarda da gemiye dönmeyebilir. Bu varsayımda gemi adamının işe gelmemesi, iş sözleşmesini feshetme iradesini ortaya koyan bir eylem olarak değerlendirilebilecek ve koşulları var ise gemi adamının iş sözleşmesini haklı nedenle feshettiği sonucuna varılabilecektir³⁴⁰.

Tüm bu varsayımların aksine gemi adamı, herhangi bir haklı nedeni olmaksızın, sırf yabancı limanda kalma arzusundan veya yeni bir iş bulmasından kaynaklı olarak da gemiye dönmeyebilir. İşverenin veya işveren vekilinin Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesi uyarınca gemi adamını yurda iade etme yükümlülüğü kapsamında bu ihtimali değerlendirecek olursak gemi adamının gemiye dönmemesini eylemli fesih olarak değerlendirmenin daha adil olacağı düşüncesindeyiz. Şöyle ki Kanun'un 21. maddesi gereği, her ne kadar işveren, gemi adamının yurda iadesi için yaptığı iade masraflarını yurttan gemi adamından talep edebilecek ise de her şeyden önce gemi adamını yurda iade etmek ve masraflarını karşılamak gibi önemli bir yükümlülük altındadır. Oysa yeni bir iş bulma amacıyla gemiye gelmeyen, ancak bir

³³⁸ Akyiğit, İzin, s. 40.

³³⁹ Ulucan, s. 46.

³⁴⁰ Kar, s. 334.

süre sonra iş bulamayan gemi adamının yurda iadesini ve masraflarını talep etmesi hakkaniyetle bağdaşmamaktadır. Bu nedenle de herhangi bir mazereti olmaksızın işe gelmeyen gemi adamının iş sözleşmesini haklı bir nedeni olmaksızın sonlandırdığı ve dolayısıyla da işveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğünün bulunmadığı değerlendirilmelidir³⁴¹.

(2) Gemi Adamının Gemide Hizmet Görmesinin Tutukluluk, Hapis veya Gemide Çalışmaktan Menolunması Gibi Sebeplerle İmkânsız Bir Hâl Alması

4857 sayılı İş Kanunu'nun 25. maddesinin II. fıkrasının (f) bendinde, işçinin, “işyerinde”, yedi günden fazla hapisle cezalandırılan ve cezası ertelenmeyen bir suç işlemesi hâlinde, iş sözleşmesinin işveren tarafından haklı nedenle derhâl feshedilebileceği düzenlenmiştir. Keza, aynı maddenin IV. fıkrasına göre işveren, işçinin gözaltına alınması veya tutuklanması hâlinde devamsızlığının yasal bildirim süresini aşması durumunda iş sözleşmesini haklı nedenle derhâl feshedebilecektir. İş Kanunu'nun aksine Deniz İş Kanunu'nda gemi adamının işyeri olan gemide veya gemi dışında suç işlemesi ayırımına gidilmediği gibi bu ifa imkânsızlığına neden olan durumun ne kadar sürmesi gerektiği de öngörülmemiştir³⁴². Şöyle ki Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin I. bendinin (b) fıkrası uyarınca gemi adamının tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması “gibi sebeplerle” gemide hizmet görmesi imkânsız bir hâl alırsa, iş sözleşmesi işveren veya işveren vekili tarafından haklı nedenle feshedilebilecektir. Madde yalnızca gemi adamının tutuklanması ya da hapsedilmesi durumunu içermemekte; “gibi nedenler” ifadesi ile çalışmasının imkânsız hâle geldiği diğer durumları da kapsamaktadır.

Gemi adamının bağlama limanında veya seferde iken uğradığı limanda gözaltına alınması, tutuklanması, hapse konulması veya herhangi bir nedenle mahalli emniyet teşkilatı veya liman idaresi tarafından gemide çalışmaktan yasaklanması gibi hâllerde gemi adamının iş görme borcunu yerine getirmesi mümkün değildir³⁴³. Süresi ne olursa olsun gemi adamının durumundan kaynaklanan bir engel nedeniyle gemide

³⁴¹ Aynı görüş için bkz. Ergin, s. 572.

³⁴² Akyiğit, İzin, s. 40; Kar, s. 334.

³⁴³ Kar, s. 334; Bedük, s. 272.

hizmete hazır bulunmaması seferi aksatabilecektir. Bu bakımdan da işveren veya işveren vekiline iş sözleşmesini derhâl feshedip onun yerine başka bir gemi adamını işe alma imkânı tanımak yerindedir. Zira işveren, gemi adamının çalışmasına engel durumun ortadan kalkmasını beklemek zorunda değildir³⁴⁴. Ancak ifa imkânsızlığının geminin sefere çıkacağı zaman için önemli olduğunun, sefere çıkmadığı bir müddette çalışmaya engel durumun ortaya çıkmasının işverene haklı nedenle sözleşmeyi feshetme imkânı vermeyeceğinin altını çizmek gerekir³⁴⁵.

Tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle gemide hizmet görmesinin imkânsız bir hâl alması nedeniyle iş sözleşmesi, işveren veya işveren vekili tarafından haklı nedenle feshedilen gemi adamının da yurda iade hakkı bulunmaktadır. Ancak bu haktan bahsedebilmek için feshin yurt dışında gerçekleşmesi gerekmektedir. Zira Kanun'un 23. maddesinin 2. fıkrası gereği, gemi adamının tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle gemide hizmet görmesinin imkânsız hâle gelmesi nedeniyle iş sözleşmesi herhangi bir Türk limanında feshedilirse işveren veya işveren vekilinin iade zorunluluğu söz konusu olmayacaktır.

Her ne kadar gemi adamının gemide hizmet görmesinin bu gibi nedenlerle imkânsız hâl alması durumunda yurt dışında gerçekleştirilen fesihle işveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğünün bulunduğu hüküm altına alınmış ise de Kanun'un 21. maddesinin 2. fıkrasına göre yapılan bu masraflar gemi adamından yurtda istenebilecektir. Yurda iade masraflarının iadesine ilişkin olarak Kanun'da gemi adamının tutukluluk, hapis, gözaltı gibi bir duruma kusuruyla yol açıp açmadığının üzerinde durulmamıştır. Kanunun lafzından her hâlükârda yapılan masrafların gemi adamından talep edilebileceği anlaşılmaktadır. Ancak kanaatimizce tutukluluk, hapis, gözaltı gibi durumların gemi adamına yüklenebilecek sebeple meydana gelmiş olması ihtimalinde yurda iadeye ilişkin yapılan masrafların gemi adamından talep edilebilmesi yönünde bir düzenleme yapılması daha uygun olacaktır. Zira asılsız bir ihbar sonucu yabancı bir ülkede gözaltına alınan ve iş sözleşmesi bu nedenle feshedilen gemi adamından, yapılan yurda iade masraflarını işverene iade etmesinin beklenmesi hakkaniyetle bağdaşmayacaktır. Bu nedenle, kanaatimizce, Kanun'da

³⁴⁴ Akyiğit, İzin, s. 41.

³⁴⁵ Bedük, s. 273.

yapılacak yeni bir düzenlemede, gemi adamının tutukluluk, hapis, gözaltı gibi bir duruma kendi kusuru ile sebebiyet verip vermediği, yurda iade masraflarından sorumluluk açısından belirleyici faktör olarak göz önünde bulundurulmalıdır.

Gemi adamının tutukluluk, hapis, gözaltı gibi durumlarla karşı karşıya kalması hâlinde yurda iade edilmesinin nasıl mümkün olacağı düşünülebilir. Üçüncü Bölümde, “Yurda İadenin Süresinde Talep Edilmemesi” başlığı ile incelemeye çalıştığımız bölümde³⁴⁶ de belirttiğimiz üzere, Deniz İş Kanunu’nun 25. maddesinin 2. fıkrası uyarınca gemi adamı, bir hafta içinde iade talebinde bulunmak durumundadır. Aksi hâlde işveren veya işveren vekilinin iade zorunluluğu ortadan kalkmaktadır. Tutukluluk veya gözaltı gibi engellerin fesihden itibaren bir hafta içinde ortadan kalkması hâlinde, gemi adamı Kanun’un 21. maddesi kapsamında yurda iadesini talep edebilecektir. Burada asıl soru, tutukluluk, hapis, gözaltı gibi bir durumun bir haftayı aşması hâlinde yurda iade talebinin ve yurda iadenin nasıl mümkün olacağıdır. Kanun koyucu, bu hususu Kanun’un 25. maddesinin 3. fıkrasında ele almıştır. İlgili düzenleme gereği, tutukluluk, hapis, gözaltı gibi durumlar gemi adamına yüklenemeyecek sebepler altında doğmuşsa yurda iadenin talep edilebileceği bir haftalık süre, engellerin kalktığı günden itibaren başlar. Bu kapsamda da tutukluluk, hapis, gözaltı gibi durumlarda gemi adamının yurda iade talep hakkı ve işveren veya işveren vekilinin gemi adamını yurda iade etme yükümlülüğü bu engellerin ortadan kalkması ile gündeme gelecektir. Ancak bunun için ön koşul, tutukluluk, hapis, gözaltı gibi durumların gemi adamına yüklenemeyecek sebepler altında doğmuş olmasıdır. Tutukluluk, hapis veya gemide hizmet görmesini engelleyen başkaca bir durum gemi adamının kusuru nedeniyle ortaya çıkmış ise, yurda iadeyi talep edebilme süresi engellerin kalktığı günden itibaren başlayamayacak; bu süre yalnızca fesihden itibaren bir hafta ile sınırlı kalacaktır. Diğer bir ifade ile gemi adamının kusurundan kaynaklanan engellerin fesihden itibaren bir hafta içinde ortadan kalkması hâlinde ancak gemi adamı yurda iadesini talep edebilecektir.

³⁴⁶ Bkz. Üçüncü Bölüm, I. A. 2.

(3) Gemi Adamının İşveren veya İşveren Vekiline Karşı, Kanuna, İş Sözleşmelerine, Sair İş ve Çalışma Şartlarına Aykırı Hareket Etmesi

Gemi adamının iş sözleşmesinden doğan temel borcu, işi bizzat yerine getirmesidir. Öte yandan, gemi adamı yüklendiği işi özenle yapmak ve işverenin haklı menfaatinin korunmasında sadakatle davranmak zorundadır. İşveren, yönetim hakkı kapsamında, işin görülmesi, işyerinin düzeni ve güvenliği ile gemi adamlarının tutum ve davranışlarıyla ilgili genel düzenlemeler yapabilir ve onlara özel talimat verebilir³⁴⁷. Gemi adamı, işverenin işin yürütümü ve işyerindeki davranışlarına ilişkin olarak vereceği talimatlara uymakla yükümlüdür. Öte yandan gemi adamı, yalnız işverenin değil; onun adına işin ve işyerinin yönetiminde görev alan işveren vekilinin de talimatlarına uymak durumundadır³⁴⁸.

İş Hukuku öğretisi ile öteden beri varlığı kabul edilen işverenin talimatına uyma borcu Türk Borçlar Kanunu'nun 399. maddesi ile yasal dayanağa kavuşmuştur. Buna göre "İşveren, işin görülmesi ve işçilerin işyerindeki davranışlarıyla ilgili genel düzenlemeler yapabilir ve onlara özel talimat verebilir. İşçiler, bunlara dürüstlük kurallarının gerektirdiği ölçüde uymak zorundadırlar". Hükümde işverenin yönetim hakkı kapsamında emir ve talimat verme yetkisi, işin görülmesine ilişkin olanlar ve işçinin işyerindeki davranışları ile ilgili olanlar şeklinde belirlenmiştir. Diğer taraftan hükme göre emir ve talimatlar işyerindeki tüm işçileri ilgilendirecek şekilde genel olabileceği gibi sadece bir veya birkaç işçi bakımından özel talimat niteliğinde de olabilir. Ayrıca maddede emir ve talimatlara uyma borcunun ölçütünün dürüstlük kuralı olduğu açıkça belirtilmiştir³⁴⁹.

İşveren, yönetim hakkı kapsamında gemi adamına gerek işin yürütümüne gerek ise davranışlarına ilişkin talimatlar verebilecek ise de bu talimatlar, kamu düzenine,

³⁴⁷ İşverenin yönetim hakkı konusunda bkz. Savaş Taşkent, **İşverenin Yönetim Hakkı**, İstanbul, 1981, (Yönetim Hakkı), s. 43 vd.; Sarper Süzek, "İşverenin Yönetim Hakkı ve Sınırları", **Prof. Dr. Metin Kutal'a Armağan**, Türk Ağır Sanayii ve Hizmet Sektörü Kamu İşverenleri Sendikası, Ankara, 1998, s. 225 vd.; Ayşen Altıntepe, **Türk İş Hukukunda İşverenin Yönetim Hakkı**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014, s. 50 vd.; Çelik ve diğerleri, ss. 276, 277.; Eyrenci ve diğerleri, ss. 130-133; Narmanlıoğlu, s. 253 vd.; Mollamahmutoğlu ve diğerleri, ss. 19-21.

³⁴⁸ Taşkent, Yönetim Hakkı, s. 44.

³⁴⁹ Mollamahmutoğlu ve diğerleri, s. 160.

ahlâka, kişilik haklarına, iş sözleşmesine, mevzuata, işyeri yönetmeliklerine ve dürüstlük kuralına aykırı olamaz. Verilen talimat, bunlardan birine aykırı olduğu takdirde gemi adamının talimata uyma zorunluluğu bulunmamaktadır. Gemi adamının yükümlülüklerinin kapsamı da kanun, bireysel ve toplu iş sözleşmesi ile denizcilik teamülleri gibi düzenlemelerde belirlenmiştir³⁵⁰.

Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin I. bendinin (c) fıkrası uyarınca, gemi adamı, işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, iş sözleşmesine, sair iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket etmemekle yükümlüdür. Aksi hâlde işveren veya işveren vekili, iş sözleşmesini haklı nedenle feshedebilir. İlgili hüküm, 4857 sayılı İş Kanunu'nun 25. maddesinin II. fıkrasının (h) bendine benzer niteliktedir. İş Kanunu'nda da işçinin yapmakla ödevli bulunduğu görevleri kendisine hatırlatıldığı hâlde yapmamakta ısrar etmesi, işveren lehine haklı fesih hakkını gündeme getirmektedir. Ancak işveren lehine bu hakkın doğumu için işçiye önce görevini yerine getirme konusunda bir hatırlatmanın yapılmış olması zorunludur. Bu uyarıya rağmen işçi, görevini yapmamakta ısrar ederse iş sözleşmesi derhâl feshedilebilir³⁵¹. Öte yandan Yüksek Mahkeme kararlarına göre, hatırlatma olsa dahi hatırlatmanın ardından sadece bir kez görevi yapmama da işverenin iş sözleşmesini feshetmesi için haklı neden teşkil etmemektedir: İşçinin görevi yapmama eylemi, hatırlatmanın ardından da devamlılık arz etmelidir³⁵². İş Kanunu'ndan farklı olarak, Deniz İş Kanunu'nda işveren veya işveren vekilinin, önceden hatırlatma yapmasına gerek olmaksızın

³⁵⁰ Kar, s. 336.

³⁵¹ Süzek, İş Hukuku, s. 703; Mollamahmutoğlu ve diğerleri, s. 268; Çelik ve diğerleri, s. 654; Eyrenci ve diğerleri, ss. 244, 245; Narmanlıoğlu, s. 458; Ekmekçi ve Yiğit, s. 702. Konu ile ilgili Yüksek Mahkeme bir kararında "işçinin görevleri hatırlatıldığı halde ısrarla ödevini yapmaması nedeninin haklı neden olması için; 1. İşçinin yapmakla ödevli bulunduğu görevleri bulunmalıdır. İşçinin bu ödevleri iş görme borcu kapsamında yasal sınırlar içinde sözleşme, iç yönetmelik, mesleği ve görev tanımı içerisinde yer alan işlerdir. 2. İşçi yapmakla ödevli olduğu bu görevi bilerek ve isteyerek eksik veya hiç yapmamalıdır. 3. İşçinin görevleri işveren tarafından işçiye hatırlatılmalıdır. 4. İşçi hatırlatılmasına rağmen yapmakla ödevli olduğu görevleri ısrarla yapmamalıdır" sonucuna varmıştır, Yargıtay 9. H.D., 14.03.2017, 2016/6679 E., 2017/4009 K., www.kazanci.com, (04.03.2021).

³⁵² "İş görme edimi, işçi tarafından işverenin verdiği talimatlara uygun olarak yerine getirilmelidir. 1475 Sayılı İş Kanunu'nda işçinin hatırlatıldığı halde görevlerini yapmaması haklı fesih nedeni olarak sayılmış ve işçinin bu anlık durumu yeterli görülmüşken, 4857 Sayılı İş Kanunu ile işçinin bu görevi yapmamakta ısrar etmesi kuralı getirilmiştir. Bu noktada işverenin hatırlatmasının ardından sadece bir kez görevi yapmama yeterli sayılmamalıdır. İşçinin görevi yapmama eylemi hatırlatmanın ardından da devamlılık arz etmelidir", Yargıtay 22. H.D., 12.11.2018, 2017/17272 E., 2018/24216 K., www.kazanci.com, (04.03.2021). Aynı yönde kararlar için bkz. Yargıtay 9. H.D., 30.04.2018, 2015/17387 E., 2018/9506 K., Yargıtay 9. H.D., 30.10.2017, 2015/27392 E., 2017/16844 K.

kanuna, iş sözleşmesine ve çalışma şartlarına aykırı hareket eden gemi adamının iş sözleşmesini derhâl feshetmesine imkân tanınmıştır³⁵³.

Deniz İş Kanunu'nun bu hükmü, işveren ve işveren vekiline fesih konusunda çok geniş bir yetki tanımaktadır. Gemi adamı tarafından yapılan aykırı hareketin, sözleşmenin feshini gerektiren haklı bir neden teşkil edip etmediği somut olaya göre değerlendirilmelidir. Gemi adamı tarafından gerçekleştirilen hareketin, iş sözleşmesinin feshi açısından haklı neden oluşturup oluşturmadığına ilişkin esas nokta, objektif iyi niyet kuralları gereğince işveren veya işveren vekilinden sözleşmeye devamının beklenip beklenemeyeceğidir³⁵⁴.

Konuyla ilgili somut örnek olarak, kaptanın Türk Ticaret Kanunu'ndan doğan görev ve sorumluluklarından yola çıkılabilir. Kanun'da yer alan bu sorumlulukların yerine getirilmemesi aynı zamanda gemi adamı olan kaptanın iş sözleşmesinin haklı nedenle feshine yol açabilir. Örneğin, Türk Ticaret Kanunu'nun 947. ve 950. maddeleri arasında düzenlenen suç oluşturan fiillerin kaptan tarafından işlenmesi hâlinde iş sözleşmesine haklı nedenle son verilebilecektir. Kanun'un 1062. maddesi de konu ile ilgili örnek vermek açısından ele alınabilir. İlgili madde uyarınca donatan, gemi adamlarının görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur. Buradan yola çıkarak da gemi adamlarının kusurlarından dolayı yüke, yolcuya, üçüncü kişilere verilen zararlardan sorumlu tutulan işverenin sözleşmeyi haklı nedenle feshedebileceği sonucuna varılabilecektir³⁵⁵.

Yalnızca kanuna değil; aynı zamanda iş sözleşmelerine ve sair iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket edilmesi hâlinde de gemi adamının iş sözleşmesi haklı nedenle feshedilebilmektedir. Gemi adamlarının iş sözleşmelerinin, gemi iç yönetmeliği hükümlerine ve denizcilik teamüllerine uyması gerekir. Bu düzenlemelerdeki kuralların ihlâli haklı fesih nedeni yapılabilecektir. Öte yandan bir toplu iş sözleşmesi bağlatılmış ise bu sözleşme ile disiplin cezasına neden olacak davranışlar

³⁵³ Oğuzman, s. 65; Öktem Songu, Sona Erme, s. 852.

³⁵⁴ Bedük, ss. 273, 274.

³⁵⁵ Türk Ticaret Kanunu'nda kaptana yüklenen sorumlulukların yerine getirilmemesinin aynı zamanda kaptanın iş sözleşmesinin haklı nedenle feshine yol açabileceğine ilişkin daha geniş örnekler için bkz. Bedük, ss. 274-276.

belirlenebilir. Bu kapsamda da işten çıkarma cezası gerektiren davranışlardan birinin işlenmesi işverene haklı nedenle fesih hakkı verecektir³⁵⁶.

Gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, iş sözleşmelerine ve sair iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket etmesi nedeni ile iş sözleşmesinin feshi, haklı nedenle fesih olarak nitelendirilse de Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesi gereği işveren veya işveren vekilinin gemi adamını, aksi kararlaştırılmamışsa geminin bağlama limanına iade etme ve iade masraflarını karşılama yükümlülüğü bulunmaktadır. Ancak aynı maddenin 2. fıkrası gereği işveren veya işveren vekili, yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda geri isteyebilecektir. Ancak bu açıklamalar iş sözleşmesinin yurt dışında feshi hâlinde geçerlidir. Zira Kanun'un 23. maddesi uyarınca iş sözleşmesinin işveren veya işveren vekili tarafından 14. maddenin I. bendinde gösterilen nedenlerle herhangi bir Türk limanında feshi hâlinde gemi adamını yurda iade etme yükümlülüğü gündeme gelmeyecektir.

(4) Gemi Adamının İşveren veya İşveren Vekiline Karşı Denizcilik Kural ve Teamüllerine veya Ahlâk ve Adaba Aykırı Hareket Etmesi

Denizcilik kural ve teamülleri hakkında yazılı bir eser bulunmamaktadır. Bu nedenle, önemli olan bu kural ve teamüllerin neler olduğunu tespit etmektir. Bu kurallar yaşayan ve uluslararası niteliği de olan, denizcilik örflerinden oluşan ve bugüne kadar uygulanan kurallardır. Zamanla yazılı hâle gelmiş ve gemi iç talimatnamelerine dönüşmüşlerdir³⁵⁷.

Hemen her geminin bir iç talimatnamesi bulunmaktadır. Genelde bu talimatnameler arasında çok büyük farklar bulunmamaktadır. Mevcut farklılıklar, geminin niteliğine, ne tür sefer yaptığına, grostonilatosuna, taşıdığı yük cinsine ilişkin faktörlerden kaynaklanmaktadır. Ancak, hepsi genel itibariyle içerik olarak gemideki çalışma düzeninin sağlanması işlevini görmektedir. Hangi gemi adamının kimin emir ve talimatı altında olduğu, yapmakla yükümlü olunan işler ve sorumluluklar, bunları kimin denetleyeceği açık bir biçimde gemi iç talimatnamesinde düzenlenmiştir³⁵⁸.

³⁵⁶ Kar, s. 337.

³⁵⁷ Ergin, s. 566.

³⁵⁸ Ergin, s. 567; Bedük, s. 277.

Denizcilik kural ve teamülleri, uzun yıllardan beri süre gelen tecrübelerin, kazaların, batmaların, çatismaların ve arızaların sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Gemi adamlarının mutlaka bu kurallara uyması gerekmektedir. Bu görevin hiç ifa edilmemesi, kasten veya ihmal suretiyle ifa edilmemesi, eksik ya da yanlış ifası, iş sözleşmesinin haklı nedenle fesih sebebini oluşturmaktadır³⁵⁹. Örneğin Yargıtay bir kararında, gemi adamının gemi kaptanlığınca planlanan gemiyi terk talimine katılmamasının ve ihtarına rağmen Pazar günü yine talim yapılırsa katılmayacağını belirtmesinin denizcilik kural ve teamüllerine aykırılık oluşturduğunu ve bu nedenle işveren feshinin haklı nedene dayandığını belirtmiştir³⁶⁰.

Öte yandan gemi adamının ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi de işveren veya işveren vekili açısından haklı fesih nedenidir. İşçinin taahhüt ettiği işi ifa etmek dışında, işverene ve ailesine saygı göstermek, onun güvenini kötüye kullanmamak gibi borçları da söz konusudur. Bu borçları sadece işverene karşı değil; aynı zamanda işveren vekiline de karşıdır. Gemi adamı işveren vekiline ve ailesine de saygı göstermek, güven sarsıcı her türlü davranıştan kaçınmak durumundadır. Eğer gemi adamı, kusuru ile bu borcuna aykırı hareket eder ve bu hareketi neticesinde işverenden veya işveren vekilinden iş sözleşmesini sürdürmesi beklenemez ise bu durum işveren veya işveren vekili açısından haklı fesih nedeni teşkil edecektir³⁶¹. Yargıtay, gemi adamının yalnızca işveren veya işveren vekiline değil; ayrıca diğer gemi adamlarına karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı davranışlarını da işveren veya işveren vekili açısından haklı fesih nedeni olarak saymıştır³⁶².

³⁵⁹ Ergin, s. 567; Bedük, s. 277; Kar, s. 338.

³⁶⁰ “Somut uyuşmazlıkta; Deniz İş Kanunu'na tabi olarak çalışan davacının gemi seyir halindeyken gemi kaptanlığınca planlanan gemiyi terk talimine katılmadığı, bu konuda yapılan ihtarına rağmen gemi kaptanına Pazar günü yine talim yapılırsa katılmayacağını belirttiği, işveren feshinin de davacının bu eylemi üzerine gerçekleştirildiği anlaşılmıştır... Netice itibarıyla davacının gemi içerisinde yapılan eğitime katılması zorunlu olduğu gibi Deniz İş Kanunundaki hafta tatiline yönelik düzenleme gereği de hafta tatili günü çalıştırılması mümkün olmakla bu çalışmasına karşılık haftanın başka günü hafta tatili izni kullanabileceği sabit olup, davacının feshe konu eylemi denizcilik kural ve teamüllerine aykırı olduğu ve bu sebeple işveren feshinin haklı nedene dayalı olduğu anlaşıldığından davanın reddi gerekirken yazılı şekilde kabulü hatalı olup, bozmayı gerektirmiştir”, Yargıtay 9. H.D., 29.05.2018, 2015/19321 E., 2018/12079 K., www.kazanci.com, (05.03.2021).

³⁶¹ Öktem Songu, Sona Erme, s. 852.

³⁶² “Dosya içeriğine göre davacının 25.09.2010 tarihinde üstü konumundaki mühendisi ile tartıştığı ve yumrukla vurduğu, savunmasında kendisine küfretmesi üzerine yumrukla vurduğunu kabul ettiği, davacının iş sözleşmesinin bu olay üzerine 01.10.2010 tarihinde “Amir konumunda diğer bir gemi adamına yumruk vurma, gemi düzenini ve huzurunu bozucu davranışta bulunması” nedeni ile 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 14/I.c ve ç maddeleri uyarınca feshedildiği, tanık beyanlarına göre üstü konumundaki mühendisin de iş sözleşmesinin feshedildiği anlaşılmaktadır. Davacının hiyerarşik

Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesi gereği, gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi neticesinde iş sözleşmesinin yurt dışında haklı nedenle feshedilmesi hâlinde de işveren veya işveren vekili gemi adamını, iş sözleşmesinde başka hüküm yoksa geminin bağlama limanına iade etmek ve iade masraflarını karşılamak zorundadır. Ancak aynı maddenin 2. fıkrası gereği bu durumda işveren veya işveren vekili yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda isteyebilecektir. Yine işveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğünün yalnızca iş sözleşmesinin yurt dışında feshedilmesi hâlinde söz konusu olduğunu, Kanun'un 23. maddesi uyarınca iş sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında feshedilmesi hâlinde bu şekilde bir yükümlülüğünün bulunmadığını belirtmek gerekir.

c. Gemi Adamı Tarafından İş Sözleşmesinin Haklı Nedenle Feshi

Süresi belirli olan ya da olmayan veyahut belirli bir sefer için yapılan iş sözleşmeleri Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin II. bendinde öngörülen hâllerin gerçekleşmesi hâlinde, gemi adamı tarafından haklı nedenle bildirimsiz olarak feshedilebilir. Bu hâller madde hükmünde sınırlı sayıda sayılmamıştır. Nitekim 14. maddenin II. bendinin (b) ve (c) fıkralarında haklı fesih nedenleri açıkça belirtilmemiştir. Öncesinde de ifade ettiğimiz üzere, deniz işlerinde Türk Ticaret Kanunu hükümleri ve denizcilik kural ve teamülleri uygulandığından feshi gerektiren haklı nedenleri sınırlı sayıda saymak mümkün değildir³⁶³.

düzen içinde amiri konumundaki gemiadamına yumrukla vurduğu sabittir. İşveren ve vekiline karşı iş şartlarına, denizcilik kural ve teamüllerine aykırı davranışta bulunmuştur. Davacının davranışı işveren açısından haklı neden teşkil ettiğinden davacının kıdem ve ihbar tazminatına hak kazanmayacağı kabulü ve davanın reddi gerekirken Mahkemece yazılı gerekçe ile davanın kabulü hatalıdır”, Yargıtay 9. H.D., 17.03.2014, 2012/4017 E., 2014/8633 K., www.kazanci.com, (05.03.2021).

“Davacının iş akdinin işveren tarafından kendisi gibi aynı gemide gemiadamı olan 2. makinist ile tartışıp, kafasına bardak fırlatması nedeniyle feshi haklı nedene dayandığından, davacının kıdem ve ihbar tazminatlarına hak kazanması mümkün değildir”, Yargıtay 9. H.D., 03.03.2011, 2009/5204 E., 2011/5925 K., www.kazanci.com, (05.03.2021).

³⁶³ Ergin, s. 560; Bedük, s. 266; Kar, s. 332.

(1) Ücretin Kanun Hükümleri veya İş Sözleşmesi Gereğince Ödenmemesi

Ücret ödeme borcu, işçinin iş görme borcu karşısında yer alan ve işverenin iş sözleşmesinden doğan temel borcudur³⁶⁴. İş Kanunu'nun 32. maddesinin 1. fıkrasında ücret, “Genel anlamda ücret bir kimseye bir iş karşılığında işveren veya üçüncü kişiler tarafından sağlanan ve para ile ödenen tutardır.” şeklinde tanımlanmıştır. Türk Borçlar Kanunu'nun 401. maddesine göre işveren, işçiye iş sözleşmesinde veya toplu iş sözleşmesinde belirlenen, sözleşmede hüküm bulunmayan hâllerde ise, asgari ücretten az olmamak üzere emsal ücreti ödemekle yükümlüdür. Gemi adamının ücretinin kanun hükümlerine ve iş sözleşmesine uygun ödenmemesi, gemi adamına iş sözleşmesini haklı nedenle derhâl feshetme imkânı verir. Gemi adamına tanınan bu imkâna, Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin II. bendinin (a) fıkrasında yer verilmiştir.

İş Kanunu'nun 24. maddesinin II. fıkrasının (e) bendinde, işveren tarafından işçinin ücretinin kanun hükümleri veya sözleşme şartlarına uygun olarak hesap edilmemesi veya ödenmemesi hâlinde işçinin haklı nedenle iş sözleşmesini derhâl fesih hakkı olduğu düzenlenmiştir. Şu hâlde, ücretin kasten ödenmemesi veya geciktirilerek ödenmesi ya da eksik ödenmesi, işçiye haklı fesih imkânı verir. Ancak bu sonuca dürüstlük ve iyiniyet kuralları gözetilerek varılmalıdır. Örneğin işyerinde ödemenin bazı durumlarda kısa bir süre için gecikmesi, bu durumun süreklilik kazanmamış olması koşuluyla, işçi tarafından haklı nedenle feshe dayanak yapılamaz³⁶⁵.

³⁶⁴ Ücret ödeme borcu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ferit H. Saymen, **Türk İş Hukuku**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1954, s. 486 vd.; Turhan Esener, **İş Hukuku**, 3. Baskı, Sevinç Matbaası, Ankara, 1978, s. 160 vd.; Münir Ekonomi, **İş Hukuku Cilt:1 Ferdi İş Hukuku**, 3. Baskı, İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul, 1987, s. 130 vd.; Cevdet İlhan Günay, **İş Kanunu Şerhi Cilt:2**, Genişletilmiş 4. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s. 1513 vd.; Süzek, İş Hukuku, s. 361 vd.; Çelik ve diğerleri, s. 335 vd.; Mollamahmutoğlu ve diğerleri, s. 175 vd.; Narmanlıoğlu, s. 279 vd.; Eyrenci ve diğerleri, s. 137 vd.; Ekmekçi ve Yiğit, s. 259 vd.; Akyiğit, İş Hukuku, s. 191 vd.; Şahin Çil, “Yargıtay Kararlarına Göre İşçinin Ücreti”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:15, 2009, s. 70 vd.; Çağlar Çopuroğlu, **Ücret ve Korunması**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013, s. 9 vd.; Tunçoğmağ ve Centel, s. 107 vd.

³⁶⁵ Süzek, İş Hukuku, s. 712; Çelik ve diğerleri, s. 634; Cevdet İlhan Günay, **İş Kanunu Şerhi Cilt:1**, Genişletilmiş 4. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s. 1230, Mollamahmutoğlu ve diğerleri, s. 257; Narmanlıoğlu, s. 432; Çopuroğlu, s. 246. Yargıtay 9. Hukuk Dairesi de bir kararında ücretin geç ödenmesi nedeniyle iş sözleşmesinde kararlaştırılan cezai şartın tahsili amacıyla dava açan işçinin talebini dürüstlük kuralı çerçevesinde değerlendirmiştir:

“Mahkemece davacının işyerinde 10.05.2011 tarihinde işe başladığının ve davacının iş akdi 01.07.2011 tarihine kadar devam ettiğinin kabulü yerindedir. Davacı bu çalışma süresine göre ücrete 10.06.2011 tarihinde hak kazanmakla birlikte, taraflar arasındaki sözleşme hükümlerine göre işveren 20.06.2011 gününe kadar ödenmesi gereken, ücreti ödeme 21.06.2011 tarihinde, son ödeme

Deniz İş Kanunu'nda ise ücretin yalnızca kanun hükümleri veya iş sözleşmesi gereğince ödenmemesi fesih nedeni olarak gösterilmiştir. Ancak hükümde belirtilen ücretin ödenmemesi olgusunu, İş Kanunu'nda olduğu gibi, ücretin hiç ödenmemesi veya kanun hükümleri ile sözleşme şartlarına uygun olarak hesap edilerek ödenmemesi veyahut geç ödenmesi şeklinde geniş değerlendirmek gerekmektedir³⁶⁶. Ayrıca belirtmek gerekir ki, Deniz İş Kanunu'nun 29. maddesinin 3. fıkrasında ücret ödeme süresinin bir aydan fazla olamayacağı düzenlenmiştir.

Gemi adamının iş sözleşmesini, ücretinin ödenmemesi nedeniyle Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin II. bendinin (a) fıkrası uyarınca haklı nedenle feshedebilmesi kanun ya da sözleşme ile belirlenen ödeme gününün gelmiş olması, diğer bir ifade ile muaccel olması ve işçinin bu ücrete hak kazanmış olması gerekmektedir. Muaccel ücretin, yalnızca hiç ödenmemesi değil; aynı zamanda kısmen ödenmesi durumu da haklı fesih için yeterlidir. Öte yandan asgari ücretin altında yapılan ücret ödemesi de ücretin kanun hükümlerine göre ödenmemesi durumunu oluşturduğundan gemi adamına iş sözleşmesini haklı nedenle feshetme imkânı vermektedir³⁶⁷.

Deniz İş Kanunu'nun 29. maddesinin 2. fıkrası gereği ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit istihkakın, gemi adamına iş sözleşmesinde gösterilen yer ve dönemlerde tam olarak ödenmesi gerekmektedir. Bu bakımdan gemi adamına yalnızca temel ücretinin değil; temel ücretine ek olarak sağlanan parasal menfaatlerinin ödenmemesi ya da geç ödenmesi hâli de Kanun'a göre haklı nedenle fesih imkânı vermektedir³⁶⁸. Aynı şekilde, ücretin geniş anlamda ücret olarak kabulünün bir sonucu

gününden bir gün sonra ödemiştir. Diğer taraftan davacının ücretinin son ödeme gününden itibaren 01.07.2011 tarihine kadar çalıştığı anlaşılmaktadır. Davacının ücretinin ödenmemesine karşı bu duruma ses çıkarmaması ve yaklaşık dokuz gün sonra işyerinden ayrılması birlikte değerlendirildiğinde davacının bu eylemi M.K.nun 2. ve Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 27. maddesinde açıklanan dürüstlük kuralına aykırıdır. Mahkemece cezai şart isteğinin reddi gerekirken yazılı şekilde kabulüne karar verilmesi hatalı olup, bozmayı gerektirmiştir", Yargıtay 9. H.D., 14.04.2015, 2014/2577 E., 2015/14123 K., www.kazanci.com, (05.03.2021).

³⁶⁶ Bedük, s. 267.

³⁶⁷ Kar, ss. 339, 340.

³⁶⁸ "Davacı gemi adamının ödenmeyen ikramiye alacakları sebebiyle iş sözleşmesini feshettiği dosya içindeki bilgi ve belgelerden anlaşılmaktadır. Bu durumda Deniz İş Kanununun 14 II- (a) maddesine göre ücreti ödenmeyen gemi adamının iş sözleşmesini haklı olarak sona erdirmeye imkânı bulunmaktadır. Böyle olunca davacının kıdem tazminatı isteğinin kabulü isabetli olmakla birlikte ihbar tazminatına hak kazanması söz konusu olmaz", Yargıtay 9. H.D., 26.06.2007, 2007/11671 E., 2007/20932 K., www.kazanci.com, (05.03.2021).

olarak, fazla çalışma, hafta tatili, genel tatil gibi alacakların da ödenmemesi gemi adamı tarafından haklı fesih nedeni yapılabilir³⁶⁹.

İşveren veya işveren vekili, ücretinin kanun hükümlerine ve iş sözleşmesine uygun ödenmemesi nedeniyle iş sözleşmesini haklı nedenle fesheden gemi adamını yurda iade etmek ve gemi adamının iadeye ilişkin ve durumuna uygun yol, iase ve zarurî masraflarını karşılamak zorundadır. İşveren veya işveren vekilinin yurda iade etme ve masrafları karşılama yükümlülüğü açısından, feshin yurt içinde mi, yoksa yurt dışında mı gerçekleştiğinin önemi bulunmamaktadır. Zira Deniz İş Kanunu'nun 21. ve 23. maddeleri uyarınca gemi adamı, ücretinin kanun hükümlerine ve iş sözleşmesine uygun ödenmemesi nedeniyle iş sözleşmesini ister yurt dışında, isterse herhangi bir Türk limanında feshetsin yurda iade hakkına sahiptir. Ancak önemle belirtmek gerekir ki gemi adamı tarafından bu gerekçe ile iş sözleşmesinin yurt dışında feshi hâlinde, işveren veya işveren vekili, Kanun'un 21. maddesinin 2. fıkrası uyarınca yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda isteyebilecektir³⁷⁰. Gemi adamı tarafından herhangi bir Türk limanında gerçekleştirilen fesihte ise işveren veya işveren vekilinin rücu hakkının bulunduğu ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Kanaatimizce, ücretinin kanun hükümlerine ve iş sözleşmesine uygun ödenmemesi nedeniyle gemi adamına iş sözleşmesini haklı nedenle feshetme imkânı tanınmasına rağmen fesih sonrası işveren veya işveren vekili tarafından yapılan iade masraflarının yurda iade edilen gemi adamından geri talep edilmesi hakkaniyetle bağdaşmamaktadır³⁷¹. Mevcut düzenleme, iş ilişkilerinde daha güçsüz durumda olan işçinin korunması ilkesine de aykırılık teşkil etmektedir. Bu durum, ücretlerinin ödenmemesi nedeniyle mağdur olan gemi adamının daha da mağdur edilmesine, çalışanın emeğinin karşılığını vermeyen işverenin ise ödüllendirilmesine yol açmaktadır. Bu nedenle Deniz İş Kanunu'nda

³⁶⁹ Kar, s. 340.

³⁷⁰ Özbek, kanun koyucunun gemi adamını biraz sabırlı davranarak yurda dönüşte fesih hakkını kullanabileceği, ancak bu kadar sabırsız ve isteksiz davranmış ise de yurda iade masraflarını dönüşte işverene iade etmesi gerektiği şeklinde hukukî durumu değerlendirdiğini belirtmiştir (Özbek, s. 80).

³⁷¹ Aynı şekilde *Ulucan* da bu hükmü adil bulmamakta; gemi adamının yurda iadeye ilişkin masrafları geri ödemek zorunda kalmasının geçerli bir nedeni olmadığını, iş sözleşmesinin feshedilmesine yol açan nedeni gemi adamı yaratmadığına göre, haklı nedeni yaratan işverenin söz konusu masrafları karşılaması gerektiğini belirtmektedir (Ulucan, s. 52). *Pekdemir*'e göre de bu düzenleme hakkaniyetle bağdaşmamakta; kusurlu olan işveren veya işveren vekili iken, kusuru olmayan gemi adamlarından masrafların istenmesi hukukun, "kusurlu olan, kendi kusuru ile neden olduğu zarardan sorumlu olur" ilkesine aykırılık teşkil etmektedir (Pekdemir, s. 113).

yapılacak değişiklikte bu düzenlemenin gemi adamı yararına değiştirilmesi gerektiği düşüncesindeyiz.

(2) İşveren veya İşveren Vekilinin Gemi Adamına Karşı, Kanuna, İş Sözleşmelerine veya Sair İş Şartlarına Aykırı Hareket Etmesi

İşverenin ücret ödeme borcuna aykırı davranması dışında, gemi adamına fazla çalışma sürelerini aşar şekilde çalışma yaptırması, iaşe ve ikamet yeri sağlamaması, gözetme borcuna aykırı davranması, gemi adamının kişiliğini korumaması ve iş güvenliğini sağlamaması, kanuna aykırı hareketleri arasında sayılabilecektir³⁷². Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin II. fıkrasının (b) bendi uyarınca, işveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı kanuna aykırı hareket etmesi hâlinde gemi adamı tarafından iş sözleşmesi haklı nedenle feshedilebilecektir.

Aynı şekilde işveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı iş sözleşmesine ve diğer iş koşullarına aykırı hareket etmesi de gemi adamı açısından iş sözleşmesini haklı fesih nedenlerindedir. İşveren veya işveren vekilinin tek taraflı olarak iş koşullarında yaptığı ve gemi adamının durumunu ağırlaştıran değişiklikler fesih için haklı bir nedendir³⁷³. Örneğin gemi adamının görev yerinin değiştirilmesi iş şartlarında esaslı değişiklik teşkil etmekte ve bu husus gemi adamına iş sözleşmesini haklı nedenle feshetme imkânı vermektedir³⁷⁴. Yine örneğin, düzenli olarak sefer yapan gemide işçiye ödenmekte olan sefer priminin geminin bir süre seferden kaldırılması üzerine ödenmemesi, iş şartlarında gemi adamı aleyhine olarak esaslı değişiklik

³⁷² Kar, s. 340. *Ergin*, işverenin gemi adamının fazla çalışma, hafta tatili veya genel tatil ücretlerini ödememesini de işverenin kanuna aykırı hareketi olarak nitelendirmiştir (*Ergin*, s. 565). Ancak ücretin, geniş anlamda ücret olarak kabulü gerektiğinden fazla çalışma, hafta tatili veya genel tatil ücreti alacaklarının ödenmemesinin de esasen gemi adamının ücretinin ödenmemesi durumu olarak değerlendirmenin daha yerinde olacağı düşüncesindeyiz.

³⁷³ *Bedük*, s. 269.

³⁷⁴ Yargıtay 9. Hukuk Dairesi'nin bu yönde bir kararı mevcuttur: "Davacı gemi adamı davalıya ait Gelibolu-Çardak arasında sefer yapan feribotta çalışırken, aynı işverenin Bandırma-Tekirdağ arasında sefer yapan ve daha büyük bir gemisinde görevlendirilmiştir... Taraflar arasındaki iş sözleşmesinde davacının Gelibolu-Çardak hattında faaliyet gösteren gemide görev yapacağı bildirilmiştir. İşverence, işinin gerektiğinde başka bir gemide görevlendirilebileceği iş sözleşmesinde yazılı olmakla birlikte, başka bir hat ve başka bir ilde görevlendirme anlamına gelebilecek bir değişiklik kaydı sözleşmede açıkça öngörülmemiştir. Böyle olunca davacının Deniz İş Kanununun 14/II b bendi uyarınca iş sözleşmesini haklı olarak feshettiği kabul edilmelidir. Kıdem tazminatı isteğinin kabulü yerinde olmakla birlikte, ihbar tazminatına hak kazanılmasına olanak bulunmamaktadır", Yargıtay 9. H.D., 29.05.2007, 2007/7981 E., 2007/17118K., www.kazanci.com, (05.03.2021).

sayılmaktadır³⁷⁵. Ancak belirtmek gerekir ki zaruret hâlinde sadakat borcu gereği, özellikle gemi emniyeti için, gemi adamından her türlü görevi yerine getirmesi beklenebilecektir. Böyle bir zaruret hâli olmaması durumunda ise, örneğin işverenin keyfi bir talimatı ile kaptanın görev yerini değiştirerek kamarot pozisyonunda çalıştırmak istemesi hâlinde, gemi adamı iş sözleşmesini Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin II. fıkrasının (b) bendi uyarınca haklı nedenle feshedebilecektir³⁷⁶.

İşveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı, kanuna, iş sözleşmelerine veya diğer iş şartlarına aykırı hareket etmesi hâlinde gemi adamı tarafından iş sözleşmesinin haklı nedenle feshedilmesi hâlinde de işveren veya işveren vekilinin yurda iade etme ve iade masraflarını karşılama yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu yükümlülüğün gündeme gelmesinde iş sözleşmesinin yurt dışında veya herhangi bir Türk limanında feshedilmesinin önemi bulunmamaktadır. Ancak feshin yurt dışında gerçekleşmesi hâlinde Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesinin 2. fıkrası gereği, işveren veya işveren vekili yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtta isteyebilecektir. Yukarıda ücretin kanun hükümleri veya iş sözleşmesi hükümlerince ödenmemesi hâlinde gemi adamı tarafından gerçekleştirilen haklı nedenle feshin sonucu olarak işveren veya işveren vekilinin yurda iadeye ilişkin masrafları yurtta gemi adamından geri isteyebileceğini incelemiş ve bu düzenlemenin adil olmadığını belirtmiş³⁷⁷. Aynı şekilde, işveren veya işveren vekilinin kanuna, iş sözleşmelerine veya diğer iş şartlarına aykırı hareket etmesi hâlinde gemi adamının iş sözleşmesini haklı nedenle feshetmesi sonrası işveren veya işveren vekili tarafından yurda iade edilen gemi adamından yapılan iade masraflarının geri talep edilebilmesi de hakkaniyetle ve işçinin korunması ilkesi ile bağdaşmamaktadır. İş sözleşmesinin feshine yol açan nedeni yaratan işveren veya işveren vekili iken yurda iade masraflarından da tek sorumlunun bu kişiler olması gerekmektedir³⁷⁸. Bu bakımdan Kanun'da yapılacak bir

³⁷⁵ “Dosya içindeki bilgi ve belgelerden, işyerindeki stokların fazlalığı sebebiyle davacının çalıştığı geminin bir süre seferden kaldırıldığı ve buna bağlı olarak davacının sefer primi alamaması üzerine işyerinden ayrılmak suretiyle iş sözleşmesini feshettiği anlaşılmaktadır. Düzenli olarak sefer yapan gemide işçiye ödenmekte olan sefer priminin bu uygulama ile kaldırılması iş koşullarının işçi aleyhine olarak esaslı şekilde değişikliği mahiyetindedir. Buna göre davacı işçinin iş sözleşmesinin feshi 854 sayılı Deniz İş Kanununun 14/II-b maddesi uyarınca haklı nedene dayandığından kıdem tazminatı isteğinin kabulü isabetli olmakla birlikte, ihbar tazminatına hak kazanılmasına olanak bulunmamaktadır”, Osman Güven Çankaya ve diğerleri, **Türk İş Hukukunda İşe İade Davaları**, Genişletilmiş 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2006, ss. 821, 822.

³⁷⁶ Bedük, s. 269.

³⁷⁷ Bkz. İkinci Bölüm, I. B. 1. c. (1).

³⁷⁸ Ulucan, s. 52.

değişiklikte bu hususun göz önüne alınması gerektiği ve yapılan yurda iade masraflarının yurttan gemi adamından talep edilebilmesinin önüne geçilmesi gerektiği düşüncesindeyiz.

(3) İşveren veya İşveren Vekilinin Gemi Adamına Karşı Denizcilik Kural ve Teamüllerine veya Ahlâk ve Adaba Aykırı Hareket Etmesi

“İşveren veya İşveren Vekili Tarafından İş Sözleşmesinin Haklı Nedenle Feshi” bölümünde gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi durumunda iş sözleşmesinin işveren veya işveren vekili tarafından haklı nedenle feshedilebileceğini belirtmiştik³⁷⁹. Denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket edilmesi her iki taraf için de haklı fesih nedenini oluşturmaktadır. Gemi iç talimatnamesi ile belirlenen denizcilik kural ve teamüllerine sadece gemi adamının değil; aynı zamanda işveren ve işveren vekilinin de uyması gerekmektedir. İşveren veya işveren vekilinin bu kurallar dışına çıkarak iş yaptırması, iş şartlarını ağırlaştırması, gemi adamına iş sözleşmesini bildirimssiz olarak feshetme imkânı vermektedir³⁸⁰.

Kanun’da, işveren veya işveren vekilinin denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi durumu, gemi adamı açısından haklı fesih nedeni olarak gösterilmiş ise de bu hâllerin neler olduğu açıklanmamıştır. Bir hareketin ahlâka ve adaba aykırı olup olmadığının tespitinde, gemi adamının meslekî çevresi tarafından kabul edilen objektif değerlerin göz önünde tutulması gerekmektedir. Denizcilik mesleğinin uluslararası boyutu ile gemide çalışanların çok uluslu gemi adamlarından oluşabileceği de gözetildiğinde, sözleşmenin feshini gerektirecek haklı neden, her millet için geçerli, objektif ahlâk ve adap kurallarına aykırı neden olmalıdır³⁸¹.

Türk Borçlar Kanunu’nun 417. maddesinin 1. fıkrası gereği, işveren, iş ilişkisinde işçinin kişiliğini korumak ve işçiye saygı göstermekle, işyerinde dürüstlük ilkelerine uygun bir düzeni sağlamakla, özellikle işçilerin psikolojik ve cinsel tacize uğramamaları için gerekli önemleri almakla yükümlüdür. İşveren veya işveren vekilinin bu yöndeki borcunu ihlâl etmesi, sözlü veya fiilen tecavüz etmesi,

³⁷⁹ Bkz. İkinci Bölüm, I. B. 1. b. (4).

³⁸⁰ Kar, s. 342.

³⁸¹ Bedük, s. 269.

yaralaması, vs. gibi denizcilik örf ve âdetlerine aykırı davranışları, gemi adamına Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin II. bendinin (c) bendi uyarınca iş sözleşmesini haklı nedenle bildirimsiz olarak feshetme hakkı verir³⁸².

İşveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi durumunda iş sözleşmesini haklı nedenle fesheden gemi adamı, yurda iade hakkına sahiptir. Buna göre, işveren veya işveren vekili gemi adamını, iş sözleşmesinde başka bir hüküm yoksa, geminin bağlama limanına iade etmek ve iadeye ilişkin masrafları karşılamak zorundadır. Kanun'un 21. ve 23. maddeleri gözetildiğinde, işveren vekilinin bu yükümlülüğünün belirlenmesinde iş sözleşmesinin yurt dışında ya da herhangi bir Türk limanında feshedilmesinin bir önemi bulunmamaktadır. İş sözleşmesi gemi adamı tarafından Kanun'un 14. maddesinin II. bendinin (c) fıkrasına göre feshedildiği takdirde feshin gerçekleştiği yerin herhangi bir önemi olmaksızın işveren veya işveren vekilinin iade ve iadeye ilişkin masrafları karşılama yükümlülüğü doğmaktadır. Öte yandan kanun koyucu, iş sözleşmesinin yurt dışında feshinde işveren veya işveren vekilinin yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda isteyebileceği hâller arasında Kanun'un 14. maddesinin II. bendinin (c) fıkrasına göre gerçekleştirilen fesih hâlini göstermemiştir. Buna göre, iş sözleşmesinin feshine yol açan nedeni yaratan işveren veya işveren vekili, yaptığı iade masraflarını hiçbir surette gemi adamından talep edemeyecektir.

d. Sözleşmenin Her İki Tarafı Açısından Haklı Fesih Nedenleri

Süresi belirli olan ya da olmayan veyahut belirli bir sefer için yapılan iş sözleşmelerinin hem işveren ve işveren vekili hem de gemi adamı tarafından feshedilebileceği durumlar Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin III. bendinde belirtilmiştir. Bu nedenler, geminin herhangi bir sebeple otuz günden fazla bir süre seferden kaldırılması ve gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesidir.

³⁸² Özbek, s. 44.

(1) Geminin Herhangi Bir Sebep Olarak Otuz Günden Fazla Bir Süre Seferden Kaldırılması

Gemi, onarım, bakım, karantinaya alınma gibi bazı nedenlerle seferden kaldırılabilir. Bu gibi durumlarda gemi adamı, kendi dışında meydana gelen zorlayıcı bir nedenle iş görme edimini yerine getirememektedir. Kanun koyucu, geminin seferden kaldırılmasına bağlı olarak iş sözleşmesinin sona ermesine ilişkin düzenleme getirmiş ve belli şartlar altında sözleşmenin her iki tarafına da sözleşmeyi bildirimsiz feshetme imkânı tanımıştır. Kanuna göre sözleşmenin bildirimsiz feshi için geminin herhangi bir nedenle seferden kaldırılmış olması yeterli olmamakta; bu durumun otuz günden fazla sürmesi gerekmektedir. Sözleşmenin feshi, tarafların irade açıklamasına bırakılmıştır. Her iki taraf da fesih hakkını kullanmıyor ise sözleşmenin askıda olduğu kabul edilmektedir. Bu şartlarda gemi adamı otuz güne kadar olan ücretini talep etme hakkına sahiptir³⁸³.

Geminin herhangi bir nedenle otuz günden fazla bir süre seferden kaldırılmasının özellikle işverene haklı nedenle fesih yetkisi vermesi öğretide eleştirilere yol açmıştır. Zira geminin seferden kaldırılması işveren tarafından verilecek bir karar olup işverenin inisiyatifindedir. Kanun, işverenin bu yönde bir karar alabilmesi için gereken hâlleri saymamıştır. Bu nedenle de işveren, dilediği zaman ve hatta herhangi bir nedeni dahi olmaksızın gemiyi otuz günden fazla bir süre seferden kaldırabilecek; gemi adamlarının iş sözleşmesini bildirimsiz olarak feshedebilecektir. Her ne kadar bu tür fesih gemi adamının kıdem tazminatı hakkı doğmakta ise de esas itibari ile bu bir bildirimsiz fesih nedeni olmamalıdır³⁸⁴. Kanaatimizce de bu hüküm işverenler tarafından kötüye kullanılabilir nitelikte bir hükümdür. Yasa ile işverene fesih hakkı tanınmış olsa dahi bu hakkın dürüstlük kuralına aykırı biçimde kullanılmaması gerekmektedir. Aksi durum fesih hakkının kötüye kullanılmasını ifade eder³⁸⁵. Bu bakımdan fesih hakkının dürüstlük kuralına aykırı şekilde kötüye

³⁸³ Ercan Akyiğit, **En Son Tarihli Yargı Kararları Eşliğinde İş Kanunu, Deniz İş Kanunu ve Basın İş Kanunu'nda Kıdem Tazminatı**, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2010, s. 903; Bedük, s. 288; Kar, s. 344.

³⁸⁴ Ulucan, s. 47; Bedük, s. 288; Öktem Songu, Sona Erme, s. 853.

³⁸⁵ Fesih hakkının kötüye kullanılması ve yaptırımlarına ilişkin düzenlemeye 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 16. maddesinde yer verilmiştir. Buna göre "Gemiadamının sendikaya üye olması, şikayete başvurması gibi sebeplerle işinden çıkarılması hallerinde ve genel olarak hizmet akdini bozma hakkının kötüye kullanıldığını gösteren diğer durumlarda "B" bendinde yazılı önelere ait

kullanılmaması adına işverene geniş yetki veren bu düzenlemenin, işverenin seferden kaldırma hakkının bulunduğu hâllerin sayılması ile daraltılmasının uygun olacağı düşüncesindeyiz.

(2) Gemi Adamının Herhangi Bir Sebep ile Sürekli Olarak Gemide Çalışmasına Engel Bir Hastalığa Yakalanması veya Engelli Hâle Gelmesi

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin III. bendinin (b) fıkrasına göre, gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi durumunda iş sözleşmesi işveren, işveren vekili veya gemi adamı tarafından bildirimsiz olarak feshedilebilecektir. 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda böyle bir düzenleme bulunmamakta idi. 854 sayılı Deniz İş Kanunu ile bu eksiklik giderilmiştir.

Sözleşmenin bildirimsiz feshi için feshi gerektiren hastalığın veya sakatlığın kalıcı nitelikte olması gerekmektedir. Bunun dışında, gemi adamının hastalanmasının veya sakatlanmasının gemide ya da gemi dışında meydana gelmesinin bir önemi bulunmamaktadır. Önemli olan, hastalığın veya sakatlığın geçici nitelikte olmaması ve gemi adamının bu hastalık veya sakatlık nedeniyle gemide çalışmasının sakıncalı olmasıdır. Gemi adamının yakalandığı sürekli bir hastalık veya sakatlık nedeniyle gemide çalışmasına engel bir durumun mevcudiyeti doktor raporuyla saptanmalıdır. Hastalığın tedavi edilemeyecek veya sakatlığın kalıcı nitelikte olup olmadığı, iş sözleşmesinin feshedildiği tarih esas alınmak suretiyle belirlenmelidir³⁸⁶. Yargıtay, bir kararında gemi adamının rahatsızlığı ile ilgili hastane kayıtlarının ve sağlık kurulu raporunun temin edilmesi ve bu rahatsızlığının gemi adamı olarak görev yapmasını engelleyip engellemediğinin saptanması gerektiğini belirtmiştir³⁸⁷.

ücretlerin üç katı tutarı tazminat olarak ödenir". Fesih hakkının kötüye kullanılması ile ilgili olarak bkz. Oğuzman, ss. 208, 209; Sarper Süzek, **İş Akdini Fesih Hakkının Kötüye Kullanılması; İş Güvencesi Konusunda Karşılaştırmalı Bir İnceleme**, Kazancı Yayınları, Ankara, 1976, s. 84 vd.; Süzek, İş Hukuku, ss. 577-580; Çelik ve diğerleri, ss. 500-502; Mollamahmutoğlu ve diğerleri, ss. 297-301; Ekmekçi ve Yiğit, ss. 553, 554; Eyrenci ve diğerleri, ss. 187-190; Akyiğit, İş Hukuku, ss. 240-242; Kar, ss. 349, 350; Bedük, ss. 261-263; Özbek, s. 53.

³⁸⁶ Özbek, s. 44; Bedük, s. 288; Kar, s. 345.

³⁸⁷ "Dosya içeriğine göre davacı 07.07.2010 tarihinde kalp rahatsızlığı nedeniyle... Limanında gemiden inmek istemiştir... Davacı indikten sonra tekrar gemiye döndüğünü, ancak alınmadığını iddia etmiş, davalı ise davacının mazeret bitiminde işe gelmediğini belirterek iş sözleşmesinin 17.07.2010

Geminin herhangi bir sebeple otuz günden fazla bir süre seferden kaldırılması ya da gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi durumunda taraflardan birinin iş sözleşmesini feshetmesi sonrası gemi adamının yurda iade hakkı gündeme gelecektir. Buna göre, işveren veya işveren vekili gemi adamını, iş sözleşmesinde başka bir hüküm yoksa, geminin bağlama limanına iade etmek ve iadeye ilişkin masrafları karşılamak zorundadır. Bu yükümlülüğün gündeme gelmesinde, feshin yurt dışında veya herhangi bir Türk limanında gerçekleşip gerçekleşmediğinin bir önemi bulunmamaktadır. Her hâlükârda işveren veya işveren vekili, gemi adamını yurda iade etmek ve iade masraflarını karşılamak durumunda olup hiçbir surette yaptığı masrafları gemi adamından talep edemeyecektir.

2. Yurda İadenin Süresinde Talep Edilmesi

İşveren veya işveren vekilinin, yurda iade yükümlülüğünün gündeme gelebilmesi gemi adamının talebine bağlıdır. Şöyle ki 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 25. maddesinin 2. fıkrasına göre, Kanun'un 21, 22 ve 23. maddelerinde yazılı hâllerde iş sözleşmesinin feshedilmesi ya da sona ermesi hâlinde gemi adamı, bir hafta içinde yurda iadeyi talep etmelidir. Aksi hâlde işveren veya işveren vekili iade ile zorunlu tutulamayacaktır.

Yurda iadenin süresinde talep edilmesi yurda iade hakkının kazanılmasının bir koşulu olduğu gibi süresinde talep edilmemesi de işveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğünü sona erdiren hâllerden biridir. Bu bakımdan yurda iadenin talep edilmesi gereken süreyi Üçüncü Bölüm'de "Yurda İadenin Süresinde Talep

tarihinde sona erdirdiğini savunmuştur. Ortada bir istifa söz konusu değildir. Davacının rahatsızlığı ile ilgili mazereti üzerinde durularak, Deniz İş Kanununun 14/III.b maddesi kapsamında feshin değerlendirilmesi gerekmektedir. Davacı gemi adamı mazereti sebebiyle gemiden inmiştir. Gerekirse bu rahatsızlığı sebebiyle hastane kayıtları, sağlık kurulu raporu temin edilmeli, davacının bu rahatsızlığının gemi adamı olarak görev yapmasını engelleyip engellemediği saptanmalı ve sonucuna göre yukarıda belirtilen madde uyarınca gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasını engelleyen bir hastalığı söz konusu ise, bu durumun her iki taraf açısından zorunlu haklı fesih nedeni olduğu kabul edilerek davacı lehine kıdem tazminatına hükmedilmelidir. Davacı gemi adamının bu yönde çalışmasına engel bir durum bulunmadığı yönünde rapor alınması halinde ise, ortada istifa bulunmadığından işveren feshinin haklı nedene dayanıp dayanmadığı yine aynı kanunun aynı maddesi kapsamında değerlendirilmeli, sonucuna göre karar verilmelidir", Yargıtay 9. H.D., 01.07.2015, 2014/8515 E., 2015/23752 K., www.kazanci.com, (09.03.2021).

Edilmemesi” başlığı altında incelemeye çalıştık³⁸⁸. Tekrardan kaçınmak amacıyla konuya bu bölümde değinilmemiştir.

C. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Yurda İadenin Koşulları

Gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin olarak 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nda yer alan hükümler ile uluslararası kaynaklardaki düzenlemeleri kıyaslamak, hem uluslararası alanda gemi adamlarının bu hakka hangi koşullarda sahip olduklarını anlamak hem de tarafı olduğumuz uluslararası sözleşmelerle uyumlu olarak mevzuatımızı düzenlemek adına oldukça önemlidir. Bu bakımdan yurda iadenin koşulları açısından Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri olan 23 sayılı Sözleşme, 166 sayılı Sözleşme, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile balıkçıların yurda iadesine ilişkin hükümler içeren 188 sayılı Sözleşme’yi ve yine gemi adamlarının yurda iadesi ile ilgili birtakım hükümler sevk eden diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerini bu başlık altında incelemeye çalışacağız.

1. 23 sayılı Sözleşme Bakımından Yurda İadenin Koşulları

23 sayılı Sözleşme’nin 3. maddesinin 1. fıkrasında iş sözleşmesi süresince veya sözleşme süresinin bitimiyle karaya ayak basan gemi adamının yurda iade hakkının bulunduğu belirtilmiş; gemi adamlarının yurda iade edilmesi ve bu masraflara kimin katlanacağı hususunun Taraf Devletlerin ulusal mevzuatlarında belirlenmesi gerektiği öngörülmüştür. Gemi adamının yurda iade masraflarından sorumlu tutulmaması gereken durumlar Sözleşme’nin 4. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre gemi adamının gemide çalıştığı sürede yaralanması (m.4/1-a), geminin enkazı (m.4/1-b), gemi adamının kendi kusuru ya da pervasızca hareketinden kaynaklanmayan bir sebeple hastalanması (m.4/1-c) ve sorumlu tutulamayacağı bir sebeple gemiden tahliye edilmesi (m.4/1-d) hâllerinde yurda iade masrafları, gemi adamına yüklenemeyecektir.

Görüldüğü üzere gemi adamının gemide çalıştığı sürede yaralanması ile kendi kusuru ya da pervasızca hareketi bulunmaksızın hastalanması yurda iade sebepleri

³⁸⁸ Bkz. Üçüncü Bölüm, I. A. 2.

arasında sayılmıştır. Ancak 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nden farklı olarak, bu Sözleşme'de gemi adamının sağlık problemleri nedeniyle yurda iadesi oldukça daraltılmıştır. Zira Sözleşme'de açıkça hastalık nedeniyle yurda iadenin söz konusu olabilmesi için hastalığın gemi adamının kusuru ya da pervasızca hareketinden dolayı meydana gelmemesi gerektiği belirtilmiştir.

Öte yandan 166 sayılı Sözleşme ile 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de düzenlendiği gibi 23 sayılı Sözleşme'de de geminin enkaz hâline gelmesi, gemi adamının yurda iadesini gerektiren bir durum olarak öngörülmüştür.

Sözleşme uyarınca yurda iade masraflarının gemi adamına yüklenemeyeceği hâllerden biri de gemi adamının sorumlu tutulamayacağı bir sebeple gemiden tahliye edilmesidir. Söz konusu hüküm, iş sözleşmesinin sona erme nedenleri ile birlikte yorumlandığında, gemi malikinin haklı nedenle iş sözleşmesini feshetmesi durumunda gemi adamının yurda iade masraflarına katlanması gerektiği anlaşılmaktadır³⁸⁹.

Ancak Sözleşme'de, iş sözleşmesinin gemi adamı tarafından haklı nedenle feshedilmesi durumunda gemi adamının yurda iade hakkının bulunup bulunmadığına ilişkin açık bir düzenlemeye rastlanmamaktadır. Kanaatimizce, Sözleşme'nin 3. maddesinin 1. fıkrası kapsamında bu husus, Taraf Devletlerin iç hukuklarına bırakılmıştır.

2. 166 sayılı Sözleşme Bakımından Yurda İadenin Koşulları

a. Genel Olarak

Gemi adamının yurda iade hakkını elde etme koşulları, 166 sayılı Sözleşme'nin 2. maddesinde belirlenmiş olup bu koşullar, aşağıda alt başlıklar halinde incelenmeye çalışılmıştır.

(1) İş Sözleşmesinin Sona Ermesi

166 sayılı Sözleşme'nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde, belirli süreli veya sefer üzerine kurulan iş sözleşmesinin sürenin ya da seferin yurt

³⁸⁹ Süznel, Yurda İade, s. 219.

dışında sona ermesi hâlinde yahut iş sözleşmesinin feshedilmesi için öngörülen ihbar süresinin dolması hâlinde gemi adamının yurda iade hakkına sahip olduğu belirtilmiştir. Ancak ilgili maddede yurda iade sebeplerinden biri olarak iş sözleşmesinin gemi adamı ya da gemi maliki tarafından haklı sebeple feshinden bahsedilmemiştir. Sözleşme'nin 4. maddesinin 3. fıkrası doğrultusunda bu husus ile ilgili bir çıkarım yapabilmekteyiz. Şöyle ki ilgili fıkraya göre, gemi adamının ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelere göre çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak yerine getirmemesinden dolayı yurda iade gündeme geliyor ise Sözleşme hükümleri gemi malikinin rücu hakkına hâlel getirmeyecektir. Buradan gemi malikinin fesih nedeni ne olursa olsun ilk etapta gemi adamını yurda iade etmekle ve masraflarını karşılamakla yükümlü olduğu sonucu çıkmaktadır. Ancak fıkra gereği, gemi adamının ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelere göre çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak ihlâl etmesi nedeniyle iş sözleşmesi sona ermiş ise gemi maliki, yapmış olduğu iade masraflarını gemi adamından talep edebilecektir³⁹⁰.

Öte yandan 166 sayılı Sözleşme'nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (b) bendinde, iş sözleşmesinin feshedilmesi için öngörülen ihbar önelinin dolması hâlinde gemi adamının yurda iade edilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Buradan, ihbar önelinin tanındığı durumlarda, fesihte haklı sebebe dayanma şartı aranmaksızın, önelin sona ermesi ile gemi adamının yurda iade imkânı olduğu sonucu çıkmaktadır. Buna göre iş sözleşmesini haklı neden olmaksızın ihbar öneline uyarak fesheden gemi adamının da yurda iade hakkı bulunmaktadır³⁹¹. Kanaatimizce bu durumda gemi maliki, gemi adamını ilk etapta yurda iade etmek ve masraflarını karşılamakla yükümlü ise de sonrasında, Sözleşme'nin 4. maddesinin 3. fıkrası doğrultusunda, yapmış olduğu iade masraflarını gemi adamından talep edebilecektir. Zira haklı neden olmaksızın iş sözleşmesini fesheden gemi adamının çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirdiğinden bahsedilemez.

³⁹⁰ Süzel, Yurda İade, s. 219.

³⁹¹ Christodoulou Varotsi, s. 481.

(2) Gemi Adamının Sağlık Problemleri

166 sayılı Sözleşme'nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (c) bendinde, yurda iadesini gerektiren hastalık, sakatlık veya diğer sağlık nedenlerinin oluşması hâlinde gemi adamının, seyahat etmesini engelleyecek durumu ortadan kalktığı anda, yurda iade hakkına sahip olduğu belirtilmiştir. 23 sayılı Sözleşme'nin aksine 166 sayılı Sözleşme'ye göre gemi adamının hastalanması durumunda, kusurunun ya da pervasızca hareketinin bulunup bulunmadığı incelenmeksizin yurda iade hakkı gündeme gelmektedir. Bu itibarla gemi adamının sağlık durumundan kaynaklanan yurda iade hakkına ilişkin 23 sayılı Sözleşme'nin sözünün ve kapsamının, 166 sayılı Sözleşme ile genişlediğini söylemek mümkündür³⁹². Öte yandan ilgili fıkra, gemi adamının hastalık, sakatlık veya tıbbî tedavi durumunda seyahat etmesini engelleyecek bir durumu olmadığı tespit edildiği zaman yurda iadesinin gerçekleştirileceği belirtilmiştir. Buna göre gemi adamına acil tıbbî müdahale yapılması ya da tedavi uygulanması gerekiyorsa öncelikle bu tedavi yapılmalı; seyahat edebilecek duruma geldiğinde de yurda iadesi gerçekleştirilmelidir. 166 sayılı Sözleşme'nin 4. maddesinin 4. fıkrasının (e) bendi uyarınca, gemi adamının varış noktasına seyahat etmesine engel bir durum ortadan kalkıncaya kadar tedavi giderleri de gemi maliki tarafından karşılanacaktır.

854 sayılı Deniz İş Kanunu ise yurda iadenin gerçekleşmesi açısından tedaviye ilişkin herhangi bir düzenleme içermemektedir. Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi tarafından 166 sayılı Sözleşme ile ilgili 2008 yılında Türkiye'ye yöneltilen talepte de bu hususun üzerinde durulmuş ve gemi adamının yurda iadesinin gerçekleştirilebilmesi adına seyahat edebilecek duruma gelmesi için tıbbî tedavinin de işverence karşılanıp karşılanmadığı sorulmuştur³⁹³. Ayrıca 2016 yılında Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 106. oturumu sonrasında yine 166 sayılı Sözleşme ile ilgili

³⁹² Süzel, Yurda İade, s. 223.

³⁹³ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,\(15.03.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,(15.03.2021)).

Türkiye'ye yöneltilen doğrudan talepte de bu konuya yer verilmiştir³⁹⁴. Ancak Türkiye'ye yöneltilen bu doğrudan taleplere herhangi bir cevap verilmemiştir.

(3) Enkaz Hâline Gelme

Geminin enkaz hâline gelmesi, Sözleşme'nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (d) bendinde yurda iade sebepleri arasında gösterilmiştir. Her ne kadar Sözleşme'nin Türkçe metninde bu bent, geminin batması olarak çevrilmiş ise de geminin enkazı ile anlatılmak istenen yalnızca geminin batması hâli değildir. Geminin tamir kabul etmez hâle gelmesi de bu başlık altında değerlendirilmelidir. Deniz aracının gemi vasfını yitirdiği herhangi bir hâlde gemi adamının yurda iade hakkı gündeme gelmektedir³⁹⁵.

(4) Gemi Malikinin Hukukî ve Sözleşmeden Kaynaklanan Yükümlülüklerini Yerine Getirmemesi

166 sayılı Sözleşmesi'nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (e) bendinde, gemi malikinin hukukî ve iş sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmediği durumlarda gemi adamına yurda iade imkânı tanınmıştır. Hüküm gemi malikinin işletmesinin bünyesinde gerçekleşen bazı özellikli durumları iş sözleşmesinden kaynaklanan borçların yerine getirilmemesi olarak örneklendirmiştir³⁹⁶. İflas, geminin satışı, kütük değişikliği ya da benzer nedenler gemi malikinin, işveren olarak yasalardan veya iş sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirebilmesinin mümkün olmadığı hâller arasında sayılmış; bu durumlarda gemi adamının yurda iadesinin gündeme geleceği öngörülmüştür.

(5) Savaş Bölgesine Sefer

Gemi adamına yurda iade hakkı veren diğer bir neden de Sözleşme'nin 2. maddesinin 1. fıkrasının (f) bendine göre ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelerde

³⁹⁴ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO, (15.03.2021).

³⁹⁵ Süzel, Yurda İade, s. 225.

³⁹⁶ Süzel, Yurda İade, s. 226.

belirlendiği şekliyle gemi adamının geminin yollandığı savaş bölgesine gitmeye rıza göstermemesidir. Bu durum 23 sayılı Sözleşme’de yurda iade sebepleri arasında gösterilmemiştir. 166 sayılı Sözleşme’de savaş bölgesi tanımı Taraf Devletlerin iç hukukuna bırakılmıştır. Savaş ilan edilmemiş olsa dahi gemi adamları açısından benzer tehdit oluşturan silahlı çatışma ya da terör saldırısı gibi hâllerde de gemi adamının bu bölgeye gitmeye rıza göstermemesinin, yurda iadeyi gündeme getirip getirmeyeceği; yurda iade gündeme gelse dahi gemi adamından yapılan masrafların rücu edilip edilemeyeceği Taraf Devletlerin ulusal mevzuatlarında belirlenecektir. Gemi adamları açısından tehlike arz edebilecek hususlardan biri de korsan saldırılarıdır³⁹⁷. Bu bakımdan korsanlığın gemi ve gemi adamları açısından tehlikeli olduğu bölgeler de ulusal mevzuat ya da gemi adamının iş sözleşmesinde tanımlanan savaş bölgesi kapsamında kalmakta ise gemi adamları bu bölgeye gitmeye rıza göstermeyebilir ve yurda iade talep edebilir. Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi tarafından, 166 sayılı Sözleşme ile ilgili Türkiye’ye 2008 yılında yöneltilen doğrudan talepte gemi adamının savaş bölgesine gitmek istememesi durumunda yurda iade hakkının bulunup bulunmadığı sorulmuş ve ayrıca savaş bölgesi tanımının yapılması istenmiştir³⁹⁸. Uluslararası Çalışma Örgütü’nün 106. oturumunda da üzerinde durulan hususlardan biri bu konu olmuştur³⁹⁹. Ancak 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nda gemi adamına bu nedenlerle yurda iade hakkı tanıyan bir düzenleme bulunmadığı gibi Kanun’da savaş bölgesi tanımına da yer verilmemiştir.

³⁹⁷ Örneğin 13.07.2019 tarihinde Kamerun’un Doula limanından Fildişi Sahili Abidjan Limanı’na giden ve 18 mürettebatın bulunduğu Türkiye bandıralı Paksoy-1 isimli yük gemisine Nijerya açıklarında korsanlar tarafından saldırı düzenlenmiş ve tamamı Türk vatandaşı olan 10 denizci, korsanlar tarafından rehin alınmış idi. Bu ve dünya genelindeki bu gibi örnekler korsan saldırılarının denizlerde ne denli büyük bir tehdit yarattığını göstermektedir. 2010’dan 2020 yılına dek gemilere yapılan korsan saldırılarının sayısı için bkz. Statista Inc., Number of Pirate Attacks Against Ships Worldwide from 2010 to 2020, <https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/>, (19.03.2021).

³⁹⁸ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450, (19.03.2021).

³⁹⁹ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO, (19.03.2021).

(6) Gemide Belirli Süre Aralıksız Çalışma

Sözleşme'nin 2. maddesinin 2. fıkrasında gemi adamına yurda iade hakkı veren bir neden daha öngörülmüştür. Buna göre, gemi adamının belirli bir süre aralıksız gemide çalışması, gemi malikinin iade yükümlülüğünü gündeme getirmektedir. Söz konusu fıkrada, yurda iade hakkının elde edilmesi için gemide geçirilecek sürenin Taraf Devletlerce belirlenmesi gerektiği ve bu sürenin en fazla on iki ay olabileceği düzenlenmiştir. İlgili düzenlemenin iş sözleşmesinin feshi ile bir ilgisi bulunmamaktadır. Zira yurda iade hakkı bu gerekçe ile kazanıldığında, iş sözleşmesi belirli ya da belirli bir sefer için kurulmadıkça devam edecektir⁴⁰⁰. Bu hükmün amacı, gemi adamlarının bir gemide uzun süre, kendi ülkelerine dönmeksizin aralıksız çalışmalarının önüne geçmektir⁴⁰¹. Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi de İspanya'ya 2005 yılında yönelttiği doğrudan talepte, bu hüküm ile özellikle üçüncü dünya ülkesi vatandaşı gemi adamlarının ülkelerine dönmeden çok uzun süre bir gemide bulunmasının önüne geçmek istendiğini belirtmiştir. Diğer taraftan Komite, konuyu yıllık izin hakkı ile de bağdaştırmış ve yıllık izin hakkının kullanıldığı durumlarda gemi adamının yurda iadesinin sağlanması amacı ile bu hükmün Sözleşme içeriğine dâhil edildiğini belirtmiştir⁴⁰². 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda gemi adamının gemide belirli süre aralıksız çalışması sonucunda yurda iade hakkını elde edeceğine ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır⁴⁰³. 2008 yılında Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi tarafından yöneltilen talepte Türkiye'den gemi adamının yurda iade hakkını kazanması için gemide çalışması icap eden azami süreyi belirlemesi istenmiştir⁴⁰⁴. Türkiye tarafından bu taleplere herhangi bir yanıt

⁴⁰⁰ Süzel, Yurda İade, s. 228.

⁴⁰¹ Christodoulou Varotsi ve Pentsov, s. 142, Süzel, Yurda İade, s. 228.

⁴⁰² ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2005, published 95th ILC session (2006), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P11110_COUNTRY_ID,P11110_COUNTRY_NAME,P11110_COMMENT_YEAR:2259372,102847,Spain,2005,\(19.03.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P11110_COUNTRY_ID,P11110_COUNTRY_NAME,P11110_COMMENT_YEAR:2259372,102847,Spain,2005,(19.03.2021)).

⁴⁰³ Acar, Gemiadamı, s. 49.

⁴⁰⁴ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,\(19.03.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,(19.03.2021)).

verilmediğinden yine 2016 yılında gerçekleştirilen oturumda da bu konu gündeme gelmiştir⁴⁰⁵. Ancak bu talebe de cevap verilmemiştir.

b. Yurda İade Koşulları Açısından 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 166 sayılı Sözleşme ile Birlikte Değerlendirilmesi

Esasen yurda iadenin koşullarına ilişkin olarak 854 sayılı Deniz İş Kanunu ile Türkiye'nin de tarafı olduğu 166 sayılı Sözleşme arasında birtakım farklılıklar bulunmaktadır. İlk olarak 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 166 sayılı Sözleşme'den farklı olarak, belirli süreli iş sözleşmesinin süresinin dolması ile son bulması, sefer üzerine kurulan iş sözleşmesinde seferin tamamlanmasıyla son bulması veya belirsiz süreli iş sözleşmesinin bildirim sürelerine uyularak feshedilmesi hâllerinde yurda iadeye ilişkin hükümler içermediğini belirtmek gerekir. Öte yandan yukarıda da ifade ettiğimiz üzere, 854 sayılı Deniz İş Kanunu gereği ücretin kanuna veya iş sözleşmesine göre ödenmemesi ya da işveren veya işveren vekili tarafından gemi adamına karşı kanuna, sözleşmeye veya iş şartlarına aykırı hareket edilmesi gemi adamına iş sözleşmesini haklı nedenle feshetme imkânı vermekte ise de yurda iade sonrası yapılan masraflar yurtda gemi adamından istenebilmektedir. 166 sayılı Sözleşme ile mevcut düzenlememiz uyum sağlamamaktadır. Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi'nin, 166 sayılı Sözleşme ile ilgili 2008 yılında Türkiye'ye yönelttiği talepte de 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesindeki bu düzenlemenin üzerinde durulmuş ve Türkiye'den yalnızca gemi adamının çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak ihlâl etmesi nedeniyle iş sözleşmesi sona ermiş ise masrafların gemi adamına rücu edilebileceğine yönelik önlemler alması istenmiştir⁴⁰⁶. Ayrıca Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 106. oturumu sonrasında da 166 sayılı Sözleşme ile ilgili Türkiye'ye doğrudan talep yöneltilmiştir. Bu doğrudan talepte, Türkiye İşçi Sendikaları Konfederasyonu tarafından yapılan değerlendirmelere yer verilmiştir. Burada Kanun'un 21. maddesi ile ortaya konulan bu düzenlemenin 166

⁴⁰⁵ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO, (19.03.2021).

⁴⁰⁶ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID:2296450, (19.03.2021).

sayılı Sözleşme ile uyumlu olmadığı belirtilmiştir⁴⁰⁷. Ancak Türkiye, bu hususlara da herhangi bir cevap vermemiştir.

3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Bakımından Yurda İadenin Koşulları

a. Genel Olarak

Gemi adamının yurda iade hakkını elde etme koşulları, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 ve Yönerge B2.5.1’de düzenlenmiştir. Yönerge’deki düzenlemeler emredici nitelik taşımadığından Taraf Devletler iç hukuklarında bu konu ile ilgili farklı düzenleme yapabileceklerdir. Ancak bu düzenlemelerin aynen iç hukuka aktarılması durumunda bu hükümler bağlayıcı nitelik taşıyacaktır.

Öte yandan 166 sayılı Sözleşme de göz önünde bulundurulduğunda, Taraf Devletler açısından emredici nitelik taşımayan Yönerge B2.5.1’in, 166 sayılı Sözleşme’nin yurda iade hakkının kazanıldığı hâlleri neredeyse içinde barındırdığı anlaşılmaktadır. 166 sayılı Sözleşme’deki yurda iadeye ilişkin emredici düzenlemelerin Taraf Devletler açısından güçlükler sağladığı endişesiyle bu düzenlemelerin birçoğu 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin emredici nitelik taşımayan Yönerge maddelerine aktarılmıştır⁴⁰⁸.

Sözleşmenin emredici nitelik taşıyan Standart A2.5.1 f.1 hükmünde iş sözleşmesinin süresinin yabancı bir ülkede sona ermesi, gemi maliki veya gemi adamı tarafından haklı nedenle feshedilmesi ve gemi adamının iş sözleşmesinde öngörülen görevleri artık yerine getirecek durumda olmaması veya yerine getirmesinin beklenemeyecek olması yurda iade koşulları olarak öngörülmüştür. Ancak emredici nitelik taşıyan bu kuralda hangi hâllerin fesih için haklı neden teşkil ettiği veya gemi

⁴⁰⁷ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO, (19.03.2021).

⁴⁰⁸ Christodoulou Varotsi ve Pentsov, s. 310.

adamının hangi durumlarda iş sözleşmesinde öngörülen görevleri yerine getirecek durumda olmadığı açıklanmamıştır⁴⁰⁹.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin yurda iadenin koşullarına ilişkin gerek emredici nitelik taşıyan gerek ise tavsiye niteliğindeki hükümleri, aşağıda incelenmeye çalışılmıştır.

(1) İş Sözleşmesinin Sona Ermesi

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin emredici nitelik taşıyan Standart A2.5.1 f.1/a'da iş sözleşmesinin süresinin yabancı bir ülkede sona ermesi ve Standart A2.5.1 f.1/b'de iş sözleşmesinin gemi maliki veya gemi adamı tarafından haklı nedenle feshedilmesi yurda iade edilme koşulu olarak düzenlenmiştir. Ancak yukarıda da bahsettiğimiz üzere, emredici nitelik taşıyan bu kuralda hangi hâllerin fesih için haklı neden teşkil ettiği açıkça belirtilmemiştir.

Taraflar arasında belirli süreli iş sözleşmesinin kurulduğu durumlarda sürenin yurt dışında sona ermesi, gemi adamının yurda iade edilmesi için yeterlidir. Sürenin dolmasından sonra geminin uğradığı ilk liman, gemi adamının yerleşim yeri limanı ise yurda iadeden bahsetmek mümkün olmayacaktır. Ancak varılan liman, yabancı bir ülkede ise gemi adamının yurda iade edilmesi söz konusu olacaktır. Aynı şekilde belirli sefer için kurulan iş sözleşmesinde varma limanı yabancı bir ülkede ise gemi adamının yurda iade hakkı gündeme gelecektir. Öte yandan, belirli süreli iş sözleşmesinde sürenin dolduğu anda ya da sefer üzerine kurulan iş sözleşmesinde seferin tamamlandığı anda gemi adamı yabancı bir limanda ise gemi maliki tarafından iş ilişkisinin belirli bir süre ya da belirli bir sefer için yeniden kurulması önerilebilir. Ancak gemi adamı bu öneriyi kabul etmez ise yine yurda iade hakkı bulunmaktadır. Zira sürenin dolması ya da seferin son bulması yurda iade hakkı için bir nedendir⁴¹⁰.

⁴⁰⁹ Bu durumlara örnek olarak gemi adamının sağlık problemleri, geminin enkaz hâline gelmesi, gemi adamının gitmek için rıza göstermediği bir savaş bölgesinde geminin bağlı kalması ve iflas, geminin satılması, geminin tescil kaydının değiştirilmesi gibi gemi ile ilgili tasarrufları gösterilebilir. Zira 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Yönerge B2.5.1 f.1/b, iş sözleşmesinin gemi adamı tarafından haklı nedenle feshedilmesi veyahut gemi adamının iş sözleşmesinde öngörülen görevleri artık yerine getirecek durumda olmaması veya yerine getirmesinin beklenemeyecek olmasının yurda iade koşulu olarak öngörüldüğü A2.5.1 f.1/b ve c'ye atf yapmaktadır.

⁴¹⁰ Süzel, Yurda İade, ss. 216, 217.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde iş sözleşmesinin süresinin yabancı bir ülkede sona ermesi durumunda gemi adamının yurda iade edileceği düzenlendiği gibi Yönerge B2.5.1 f.1/a'da iş sözleşmesinin hükümleriyle uyumlu olarak verilen ihbar süresinin⁴¹¹ yurt dışında dolması hâlinde de gemi adamının iade hakkını kazanacağı belirtilmiştir.

Öte yandan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, iş sözleşmesinin gemi maliki tarafından sona erdirilmesi durumunda da gemi adamına yurda iade hakkı vermektedir. Burada yurda iade hakkının gündeme gelmesi açısından iş sözleşmesinin gemi maliki tarafından haklı nedenle mi yoksa haklı neden olmaksızın mı feshedildiği önem taşımamaktadır. Kaldı ki 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, gemi malikine iş sözleşmesini haklı nedenle derhâl feshetme hakkı veren hâlleri ayrıntılı bir şekilde düzenlememiştir. 166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi bu Sözleşme'de de fesih nedeni ne olursa olsun gemi maliki, ilk etapta gemi adamını yurda iade etmek ve masraflarını karşılamakla yükümlüdür.

Yine 166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.3 gereği gemi adamının yükümlülüklerini yerine getirmede ciddi ihlallerinin tespiti hâlinde gemi maliki, yurda iadeye ilişkin olarak yaptığı masrafları gemi adamından talep edebilecektir. Yukarıda incelediğimiz üzere, 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na göre de Kanun'un 14. maddesinin I. bendinde belirtilen durumlardan biri nedeniyle iş sözleşmesini haklı nedenle fesheden işveren veya işveren vekili ilk etapta gemi adamını yurda iade etmekle yükümlü olup sonrasında yurtda gemi adamından yaptığı masrafları talep edebilmektedir⁴¹². Bu yönü ile 854 sayılı Deniz İş Kanunu ile Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin uyumlu olduğu söylenebilecektir. Kanaatimizce, iş sözleşmesi yabancı bir ülkede feshedilen gemi adamının yurda iadesinin gerçekleştirilmesi ve buna ilişkin masraflarının her hâlükârda işveren tarafından karşılanması yerindedir. Aksinin kabulü hâlinde işveren, iş sözleşmesini haklı nedenle feshettiği iddiasına dayanarak yurda iadede ve masraflarından kaçınabilecektir. Gerçekten iş sözleşmesini feshetmekte haklı bir nedeni olan işveren, yurda iade masraflarını yurtda gemi adamından talep etmeli; gemi

⁴¹¹ 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin emredici nitelik taşıyan Standart A2.1 f.4'te belirsiz süreli iş sözleşmesinde fesih için gerekli ihbar süresine iş sözleşmesinde yer verilmesi gerektiği ve Standart A2.1 f.5'te ihbar süresinin yedi günden az olmaması gerektiği belirtilmiştir.

⁴¹² Bkz. İkinci Bölüm, I. B. 1. B.

adamının masrafları iade etmemesi hâlinde ise yargı yoluna başvurarak haklı fesih nedenlerini ortaya koyup rücu talebinde bulunmalıdır. Kaldı ki iş sözleşmesinin haklı nedenle feshedilip edilmediği hususu ancak yargılama sonucunda ortaya çıkabilecek bir husustur⁴¹³.

Belirsiz süreli iş sözleşmesinin gemi adamı tarafından bildirim önellerine uyularak yurt dışında sona erdirilmesi hâlinde yurda iade hakkı gündeme gelmeyecektir⁴¹⁴. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.1/b'de iş sözleşmesinin gemi adamı tarafından haklı nedenle feshedilmesi durumunda yurda iade hakkının söz konusu olacağı düzenlenmiştir. 166 sayılı Sözleşme'de, yurda iadenin sağlanması ve masrafların karşılanması için gemi adamının iş sözleşmesini sona erdirmesinde haklı nedeninin olup olmadığı aranmazken, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde iş sözleşmesini ancak haklı nedenle fesheden gemi adamının yurda iade hakkı olduğu düzenlenmiştir⁴¹⁵. Fakat 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde hangi hâllerin gemi adamının iş sözleşmesini feshetmesi açısından haklı neden sayılacağı açıkça belirtilmemiş; Standart A2.5.1 f.2'de Taraf Devletlerin iç hukuklarında bu hususu belirlemeleri gerektiği öngörülmüştür. Bu hâller A2.5.1 f.1/c'de de belirtildiği gibi dürüstlük kuralı gereği iş sözleşmesinin devamını gemi adamından beklenemeyecek derecede imkânsız kılan hâllerdir. Öte yandan Yönerge B2.5.1 f.1/b'de gemi adamına iş sözleşmesini haklı nedenle feshetme hakkı tanıyan ve bu kapsamda da yurda iade imkânı veren haller sayılmış ise de bu hâller sınırlı sayıda değildir⁴¹⁶.

(2) Gemi Adamının Sağlık Problemleri

Yönerge B2.5.1 f.1/b'de öngörülen hâllerden biri, gemi adamının sağlık problemlerine ilişkindir. 166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne göre de yurda iadeyi gerektiren hastalık, sakatlık veya diğer sağlık nedenlerinin oluşması hâlinde gemi adamı, sağlık durumunun seyahat etmesini engellemediği anda, yurda iade hakkına sahip olacaktır. Sözleşmede yurda iade

⁴¹³ Aynı yönde görüş için bkz. Süzel, Yurda İade, s. 220.

⁴¹⁴ Süzel, Yurda İade, s. 221.

⁴¹⁵ Christodoulou Varotsi, s. 481; Christodoulou Varotsi ve Pentsov, s. 310.

⁴¹⁶ Süzel, Yurda İade, s. 222.

hakkının gündeme gelmesi açısından, gemi adamının sağlık probleminin oluşmasında kusurunun ya da pervasızca hareketinin bulunup bulunmadığının herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Gemi adamlarının çalışma koşulları ve yaptıkları işin niteliği gözetildiğinde sağlık problemleri ile karşılaşma olasılıkları oldukça yüksektir. Gemi adamının yurda iadesini gerektirir sağlık problemi, geçirdiği iş kazası sonucu ortaya çıkabileceği gibi bulaşıcı bir hastalık ya da psikolojik rahatsızlıktan da kaynaklanabilir⁴¹⁷. Ancak yurda iadenin gündeme gelebilmesi için, gemi adamının sefere devam etmesini ve gemide çalışmasını engelleyen bir sağlık problemi ile karşı karşıya kalması gerekmektedir. Öte yandan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin ilgili düzenlemesi gereği, gemi adamının tıbbî açıdan seyahat etmesini engelleyecek bir durum olmadığı tespit edildiği an, yurda iadesi gerçekleştirilecektir. Buna göre gemi adamına acil tıbbî müdahale yapılması ya da tedavi uygulanması gerekiyorsa öncelikle bu gerçekleştirilmeli; seyahat edebilecek duruma geldiğinde de yurda iadesi gerçekleştirilmelidir.

(3) Enkaz Hâline Gelme

23 sayılı Sözleşme ve 166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de geminin enkaz hâline gelmesi Yönerge B2.5.1 f.1/b'de yurda iade sebebi olarak öngörülmüştür. Geminin batması, yararlanılabilir enkaz bırakmaksızın harap olması, patlaması veya tahrip edilmesi; başkaca bir anlatımla deniz aracının gemi vasfını yitirdiği herhangi bir hâl bu başlık altında değerlendirilmelidir⁴¹⁸.

⁴¹⁷ Gemi adamlarının karşı karşıya kaldığı sağlık problemleri ve bu sağlık problemleri nedeniyle yurda iadelerine ilişkin olarak yapılan araştırma sonucu için bkz. Rafael Y. Lefkowitz ve diğerleri, "Risk Factors For Merchant Seafarer Repatriation Due To Injury Or Illness At Sea", **International Maritime Health**, Cilt:66, Sayı:2, 2015, s. 61 vd.

⁴¹⁸ Kar, s. 323; Acar, Gemiadamı, s. 23; Süzel, Yurda İade, s. 225.

(4)Gemi Malikinin Hukukî ve Sözleşmeden Kaynaklanan Yükümlülüklerini Yerine Getirmemesi

Yönerge B2.5.1 f.1/b’de iflas, geminin satılması, gemi sicil kaydının değiştirilmesi ya da benzeri diğer sebeplerle gemi malikinin, gemi adamının işvereni olarak kanundan ya da sözleşmeden doğan yükümlülüklerini yerine getiremediği durumlarda da gemi adamının yurda iadesinin gündeme geleceği belirtilmiştir.

(5) Savaş Bölgesine Sefer

Yönerge B2.5.1 f.1/b’ye göre gemi adamına yurda iade hakkı veren diğer bir neden de ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelerde belirlendiği şekliyle gemi adamının geminin yollandığı savaş bölgesine gitmeye rıza göstermemesidir. Yukarıda da incelemeye çalıştığımız üzere 166 sayılı Sözleşme’de de aynı düzenleme yer almakta olup savaş bölgesi tanımı, savaş ilan edilmemiş olsa dâhi benzer tehdit oluşturan hâllerin⁴¹⁹ de bu madde kapsamında değerlendirip değerlendirilemeyeceği Taraf Devletlerin ulusal mevzuatlarında belirlenecektir⁴²⁰.

(6) Gemide Belirli Süre Aralıksız Çalışma

166 sayılı Sözleşme’de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin emredici nitelik taşıyan Standart A2.5.1 f.2/b’de de Taraf Devletlerin iç hukuklarında gemi adamının yurda iade hakkına sahip olması bakımından gemide geçirilecek süreyi belirlemeleri gerektiği ve bu sürenin azami on iki ay olabileceği belirtilmiştir. Daha öncesinde de ifade ettiğimiz üzere, bu hüküm gemi adamlarının gemide uzun süre, aralıksız çalışmalarının önüne geçmek için getirilmiştir⁴²¹. Gemi adamının uzun süre

⁴¹⁹ Savaş ilan edilmemiş olsa dahi gemi ve gemi adamları açısından benzer tehdit oluşturan bölgelere korsan saldırılarının olduğu bölgeler örnek gösterilebilir. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde korsan saldırıları ile bilinen bölgelerin bu kapsamda açıkça gösterilmemiş olmasının eleştirisi için bkz. Graham Caldwell, “Seafarers and modern piracy”, **The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined**, (Ed. Jennifer Lavelle), informa law from Routledge, Oxon, 2014, s. 142.

⁴²⁰ Aynı konuya ilişkin 166 sayılı Sözleşme’de yer alan düzenlemenin incelemesi için bkz. İkinci Bölüm, I. C. 2. a. (5).

⁴²¹ Bkz. İkinci Bölüm, I. C. 2. a. (6).

gemide çalışması hizmet süresi itibariyle yıllık izin hakkını da beraberinde getirmektedir⁴²². Başkaca anlatımla, Sözleşme gereği gemide aralıksız belirli bir süreden fazla çalışmayacak olan gemi adamına, bu sürenin geçmesi ile yıllık izin hakkı kullandırılabilir. Yine Sözleşme'ye göre bu durumda gemi adamı yurda iade hakkına sahip olacaktır. Bu bakımdan Uluslararası Çalışma Örgütü gemide aralıksız çalışmanın gemi adamı açısından yurda iade hakkını gündeme getirmesini yıllık izin hakkı ile de ilişkilendirmiş ve yıllık izin kullanan gemi adamına yurda iade sağlama yükümlülüğünü ortaya koymuştur⁴²³.

b. Yurda İade Koşulları Açısından 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile Birlikte Değerlendirilmesi

166 sayılı Sözleşme'ye taraf olan ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olma yolundaki iç hukuk işlemlerini başlatan Türkiye'nin yürürlükteki 854 sayılı Deniz İş Kanunu ile bu uluslararası sözleşmelerin yurda iade koşullarına ilişkin hükümleri uyumlu değildir. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na göre gemi adamlarının yurda iadesi, iş sözleşmesinin her türlü sona erme hâllerinde söz konusu olmamakta; iş sözleşmesinin Kanun'un 14. maddesi uyarınca feshedilmesi ya da kendiliğinden sona ermesi hâlinde ortaya çıkmaktadır. Kanun, belirli süreli iş sözleşmesinin sürenin dolması ile son bulması, sefer üzerine kurulan iş sözleşmesinde seferin son bulması ya da belirsiz süreli iş sözleşmesinin işveren veya işveren vekili tarafından ihbar önelerine uyularak sona erdirilmesi hususlarını içermemektedir. Oysa Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri tüm bu koşullarda da yurda iade hakkına imkân tanımaktadır.

Öte yandan Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesinin 2. fıkrasından 14. maddesinin 2. bendinin (a) ve (b) fıkralarına yapılan atfa göre yurda iade masraflarının yurtda gemi adamından istenebilmesi de 166 sayılı Sözleşme ile 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne uygun değildir.

⁴²² Süzel, Yurda İade, s. 228.

⁴²³ Bkz. ILO, Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ), 4. Baskı, Cenevre, 2015, ss. 44, 45, https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/faq/WCMS_238010/lang--en/index.htm, (02.04.2021).

Diğer taraftan Deniz İş Kanunu'nda yurda iade, yalnızca iş sözleşmesinin belirli hâllerde sona ermesi sonucu gündeme gelmekte iken Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'nde yurda iade, yalnızca iş sözleşmesinin sona ermesi ile ortaya çıkan bir hak değildir. Örneğin gemi adamının gemide aralıksız çalışmasının önüne geçmek adına 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde gemi adamına yurda iade hakkı tanınmaktadır. Bunun bir sonucu olarak da gemide aralıksız çalışamayacağından yıllık izin hakkı kullandırılan gemi adamının da yurda iadesi gündeme gelmektedir. Oysa iç hukukumuzda bu yönde bir düzenleme mevcut değildir.

Yine savaş bölgesine ya da bunun gibi tehdit içeren bir bölgeye gitmek istemeyen gemi adamına da yurda iade hakkı tanıyan bir hüküm Deniz İş Kanunu'nda bulunmamaktadır.

4. 188 sayılı Sözleşme Bakımından Yurda İadenin Koşulları

Balıkçıların uygun çalışma ortamlarına sahip olmasını sağlamak amacıyla getirilen 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi öncesi hiçbir Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmesi'nde balıkçıların yurda iadesi doğrudan ele alınmamıştır. 188 sayılı Sözleşme'nin kabulü ile bu sektörde çalışanlara ilişkin kapsamlı ve koruyucu düzenlemeler getirilmiştir⁴²⁴.

188 sayılı Sözleşme'de balıkçıların yurda iadesine 21. maddede yer verilmiştir. 21. maddenin 1. fıkrası, Taraf Devletlerin yabancı limandaki balıkçıların hangi durumlarda yurda iadesini temin etmesi gerektiğini hükme bağlamıştır. İlgili düzenlemeye göre bu hâller, belirli süreli iş sözleşmesinin süresinin yabancı bir limanda sona ermesi veya iş sözleşmesinin gemi maliki tarafından feshedilmesi ya da balıkçı tarafından haklı nedenle feshedilmesi veya balıkçının iş sözleşmesinde öngörülen görevleri artık yerine getirecek durumda olmaması veya yerine getirmesinin balıkçıdan beklenemeyecek olmasıdır. İş sözleşmesini haklı nedenle fesheden balıkçının yurda iade hakkı olduğu anlaşılmakta ise de Sözleşmede hangi hâllerin balıkçıya iş sözleşmesini haklı nedenle feshetme imkânı verdiği açıkça belirtilmemiştir. Sözleşme'nin 21. maddesinin 3. fıkrasında yurda iadeye hak

⁴²⁴ ILO, Third meeting of the Special Tripartite Committee of the MLC 2006, Cenevre, 2018, s. 7, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_624269.pdf, (02.04.2021).

kazanmak açısından Taraf Devletlerin iç hukuklarında bu hususu belirlemeleri gerektiği öngörülmüştür. Aynı şekilde Sözleşme'nin devamında yer alan EK 2'den taraflara iş sözleşmesini feshetme imkânı veren hâllerin Taraf Devletlerin iç hukuklarında belirlenebileceği gibi aynı zamanda iş sözleşmesinde de düzenlenebileceği anlaşılmaktadır.

Aynı maddenin 2. fıkrasına göre, balıkçıyı yurda iade etmek ve masraflarını karşılamak gemi malikinin yükümlülüğündedir. Ancak fıkrada bu kuralın istisnası öngörülmüş olup buna göre balıkçının ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelere göre çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak ihlâl etmesi nedeniyle iş sözleşmesi sona ermiş ise gemi maliki yurda iade masraflarından sorumlu olmayacaktır.

Sözleşme'nin 21. maddesinin 3. fıkrasında balıkçıya yurda iade hakkı veren bir neden daha öngörülmüştür. Buna göre, balıkçının belirli bir süre aralıksız gemide çalışması, gemi malikinin iade yükümlülüğünü gündeme getirir. Söz konusu fıkrada, yurda iade hakkının elde edilmesi için gemide geçirilecek sürenin Taraf Devletlerce iç hukuklarında belirlenmesi gerektiği düzenlenmiştir. 166 sayılı Sözleşme ile 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile paralel olan bu düzenlemenin, daha önce de ifade ettiğimiz gibi, fesih ile herhangi bir ilgisi yoktur⁴²⁵. Bu hüküm yalnızca balıkçının gemide aralıksız çalışmasının önüne geçilebilmesi ve örneğin yıllık izin hakkını kullanırken yurda iadesinin de gemi malikince karşılanabilmesi amacıyla getirilmiştir.

Balıkçıya yurda iade hakkı veren bir durum da balıkçının sağlık durumu ile ilgilidir. Şöyle ki Sözleşme'nin 39. maddesine göre Taraf Devletler, yabancı ülkede bulunan ve sağlık problemleri olan balıkçının, yurda iade edilene dek, tıbbî bakım masraflarının gemi maliki tarafından karşılanmasını iç hukuklarında yapacakları düzenleme ile sağlamak durumundadırlar. Söz konusu düzenlemeden yurda iadeyi gerektirir hastalık, sakatlık veya diğer başkaca sağlık problemleri ile karşılaşan balıkçının yurda iade hakkının bulunduğu ve buna ilişkin düzenlemelerin Taraf Devletlerin iç hukuklarında belirleneceği anlaşılmaktadır. Ancak ulusal mevzuat, gemi hizmetinde meydana gelmemiş bir kaza ya da taahhüt esnasında bilerek gizlenen hastalık veya sakatlık ya da balıkçının kötü niyetinden kaynaklanan sakatlık veya

⁴²⁵ Bkz. İkinci Bölüm, I. C. 2. a. (6) ve İkinci Bölüm, I. C. 3. a. (6).

hastalık durumlarında gemi malikinin sorumlu tutulamayacağına ilişkin hükümler sevk edebilecektir.

Türkiye 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'ne taraf olmamış ve iç hukukta bu yönde bir işlem başlatmamıştır. Balıkçılığın kendine has ayrı birtakım teamüllerinin bulunması, 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun balıkçılara ilişkin özel hükümler içermemesi ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de balıkçı gemilerinin kapsam dışı tutulması göz önünde bulundurulduğunda Türkiye'nin 188 sayılı Sözleşme ile uyumlu özel düzenlemelere ihtiyacının olduğu düşüncesindeyiz.

5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Yurda İadenin Koşulları

Gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin düzenlemelere yalnızca 23 sayılı Sözleşme, 166 sayılı Sözleşme, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ve 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'nde yer verilmemiştir. Bu Sözleşmeler dışında başkaca Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinde de gemi adamlarının yurda iade hakkından bahsedilmiştir: Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması veya Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 sayılı Sözleşme, Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 70 sayılı Sözleşme, Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbî Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme ve Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 165 sayılı Sözleşme. Ancak bu Sözleşmeler diğerlerinden farklı olarak, yalnızca gemi adamının hastalanması ya da yaralanmasını, yurda iadenin koşulu olarak öngörmekte; sağlık problemleri dışında başkaca bir nedenden yurda iadeye ilişkin hüküm sevk etmemektedir.

Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması veya Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 sayılı Sözleşme'nin 6. maddesine göre gemi maliki, yolculuk sırasında hastalık ya da yaralanma sonucu karaya çıkan her hasta ya da yaralının yurda iade masrafını karşılamakla yükümlüdür. Sözleşmede yurda iade hakkının gündeme gelmesi açısından, hastalanan ya da yaralanan kişinin sağlık probleminin oluşmasında kusurunun ya da pervasızca hareketinin bulunup bulunmadığına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Buradan gemi malikinin, gemi hizmetinde meydana gelmiş ya da gelmemiş veya kişinin kendisinden kaynaklanan ya

da kaynaklanmayan her türlü hastalık ya da yaralanma durumunda yurda iade yükümlüsü olduğu anlaşılmaktadır⁴²⁶.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 70 sayılı Sözleşme'nin 3. maddesine göre gemi adamının sakatlanması ya da hastalanması sebebiyle geminin sicile kayıtlı olduğu yer dışında başka bir yerde bırakılması hâlinde yurda iadesi gündeme gelmektedir. Ancak ilgili maddede, gemi adamının yurda iade hakkına sahip olabilmesi için gemi adamının gemide çalıştığı sürede yaralanması veya kendi kusuru ya da pervasızca hareketi bulunmaksızın hastalanması koşul olarak aranmıştır. Buradan gemi hizmetinde meydana gelmemiş bir yaralanma ya da kendi kusuru sonucu hastalanma durumunda, gemi adamının yurda iade hakkının bulunmadığı anlaşılmaktadır. Öte yandan Sözleşme'ye göre gemi adamının yurda iade edilene kadar gerekli tıbbî bakım hakkı da bulunmaktadır.

Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbî Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme'de de gemi adamlarının yurda iade hakkından bahsedilmiştir. Gemi adamlarının sağlıklarının korunması ve tıbbî bakımlarının geliştirilmesine ilişkin olarak Taraf Devletlerin iş birliği yapacağı hususların gösterildiği 13. madde uyarınca bu iş birliği, gemide hastalanan gemi adamının istek ve ihtiyaçları dikkate alınarak, söz konusu tıbbî durumla ilgili sorumlu doktorun tıbbî tavsiyesi doğrultusunda mümkün olan en kısa sürede ülkesine gönderilmesini ve gönderilme esnasında kişisel yardımının sağlanmasını kapsamaktadır. Hasta veya yaralı gemi adamının ülkesine gönderilmesi açısından hastalanma veya yaralanmanın gemide gerçekleşmesi gerekmektedir. Sözleşme gereği gemi adamının isteği ve ihtiyacının yanı sıra doktorun tıbbî tavsiyesi de yurda iade açısından belirleyicidir. Burada doktorun tıbbî tavsiyesi, gemi adamının tıbbî açıdan seyahat etmesini engelleyecek bir durumunun olup olmadığına ilişkindir. Eğer gemi adamının sağlık durumu yurda iade için yapacağı yolculuğa elverişli değilse öncelikli olarak gemi adamının seyahat edebilecek duruma gelmesi gerekmektedir. Buna göre de gemi adamına acil tıbbî müdahale yapılması ya da tedavi uygulanması gerekiyorsa öncelikle bu gerçekleştirilmeli, ardından yurda iadesi sağlanmalıdır.

⁴²⁶ 55 sayılı Sözleşme'de "gemi adamı" gibi daha dar bir sözcük kullanmak yerine daha geniş bir ifade olan "kişi" sözcüğü kullanılmıştır (Acar, Gemiadamı, s. 71). Dolayısıyla buradan işverenin, koşullarının oluşması ile gemi adamı sayılmayan kişileri de yurda iade etmekle yükümlü olduğu sonucuna varılabilmektedir.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 165 sayılı Sözleşme'nin 13. maddesinde de tıbbî bakım gerektiren durumu nedeniyle Taraf Devlet dışında başka bir ülkede kalan gemi adamına yurda iade imkânı tanınmıştır. 70 sayılı Sözleşme'nin aksine 165 sayılı Sözleşme'de gemi adamının yurda iade hakkına sahip olabilmesi için gemide çalıştığı sürede yaralanması veya kendi kusuru ya da pervasızca hareketi bulunmaksızın hastalanması koşul olarak aranmamıştır. Burada, yalnızca gemi adamının tıbbî bakım gerektiren durumunun olup olmadığı, yurda iade hakkı açısından önem arz etmektedir. Öte yandan, 70 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi bu Sözleşme'ye göre de gemi maliki, yurda iade edilene kadar gemi adamının gerekli tıbbî bakımını sağlamakla yükümlüdür.

Bu Sözleşmelerde yurda iadenin gündeme gelebilmesi için, gemi adamının karşı karşıya kaldığı sağlık probleminin boyutu ile ilgili bir koşul öngörülmemiştir. Kanaatimizce, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde olduğu gibi gemi adamının tıbbî durumu nedeniyle yurda iade hakkından bahsedebilmek için sefere devam etmesini ve gemide çalışmasını engelleyen bir sağlık problemi ile karşı karşıya kalması gerekmektedir.

D. Genel Değerlendirme

Türkiye, yurda iade ile ilgili olan yukarıda bahsi geçen uluslararası sözleşmelerden 166 sayılı Sözleşme'ye, 55 sayılı Sözleşme'ye ve 164 sayılı Sözleşme'ye taraftır. Her ne kadar 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olma yolundaki iç hukuk işlemlerini başlatmış ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair 6898 sayılı Kanunu yayımlamış ise de Sözleşme onayı Uluslararası Çalışma Bürosu'na tescil için gönderilmemiş olduğundan Türkiye henüz Taraf Devletlerden değildir.

Bu kapsamda gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin olarak ortaya çıkan bir uyuşmazlıkta bu konu ile ilgili özel olarak düzenlenmiş olan 166 sayılı Sözleşme uygulama alanı bulacaktır. Anayasa'nın 90. maddesinin son fıkrası gereği bu uluslararası sözleşme, kanun hükmündedir. Ancak öncesinde de ifade ettiğimiz üzere 854 sayılı Deniz Kanunu'nun yurda iadeye ilişkin hükümleri, 166 sayılı Sözleşme ile uyumlu değildir. Yukarıda aktarmaya çalıştığımız üzere Deniz İş Kanunu'nda gemi

adamlarının yurda iade imkânı oldukça kısıtlı tutulmuş ve gemi malikinin masraflara ilişkin rücu hakkı hakkaniyete aykırılık teşkil edecek şekilde düzenlenmiştir⁴²⁷. 166 sayılı Sözleşme hükümlerinin Deniz İş Kanunu hükümleri ile çatışmaması ve sonrasında gerekli çalışmaların tamamlanmasının ardından tarafı olunacak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile Kanun'un uyumlu olması adına iç hukukta gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Diğer taraftan belirttiğimiz gibi Türkiye 55 sayılı Sözleşme'ye ve 164 sayılı Sözleşme'ye de taraftır. Bu Sözleşmeler gemi adamlarının sağlık durumları, tıbbî bakımları ve gemi maliklerinin sorumluluklarına ilişkin olup hastalık ya da yaralanma sonucu yurda iade yükümlülüğü ile ilgili düzenlemeler içermektedir. 166 sayılı Sözleşme'de de gemi adamının sağlık problemleri iade sebepleri arasında sayılmıştır. Bu hâli ile bir uyuşmazlık durumunda Sözleşmeler'den hangisi gemi adamı açısından daha lehe düzenlemeler içermekte ise o Sözleşme hükümlerinin uygulanması gerekecektir.

Türkiye 188 sayılı Sözleşme'ye taraf değildir. 854 sayılı Deniz İş Kanunu kapsamına balıkçı gemilerinin girip girmediği de açıkça anlaşılamamaktadır. Daha öncesinde de belirttiğimiz gibi Deniz İş Kanunu'nun 36. maddesi gereği balıkçı gemileri 1. maddedeki şartları sağlaması şartıyla Kanun kapsamında gemidir⁴²⁸. Diğer taraftan bu gemilerde çalışanların Deniz İş Kanunu'na mı, İş Kanunu'na mı, yoksa Borçlar Kanunu'na mı tabi olacağına da incelenmesi gerekmektedir. Gemide yapılan işin taşıma işi olup olmadığı, Deniz İş Kanunu kapsamına girip girmediği, tarım işinden sayılıp sayılmadığı, su ürünleri üreticileri ile ilgili iş olup olmadığı hususlarının değerlendirilmesi ile sonuca gitmek gerekecektir. 166 sayılı Sözleşme ise balıkçı gemilerini doğrudan kapsamının dışında bırakmamakla birlikte Taraf Devleti bu konuda değerlendirme yapmakla yükümlü kılmıştır. Balıkçılığın kendine has ayrı birtakım teamüllerinin bulunması ve bu konudaki soru işaretlerinin giderilmesi adına ve ileride tarafı olunacak olan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde balıkçı gemilerinin kapsam dışında tutulması gibi hususlar göz önünde bulundurularak bu konu ile ilgili, Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ile uyumlu ayrı bir kanunî düzenleme getirilmesinin yerinde olacağı düşüncesindeyiz.

⁴²⁷ Bkz. İkinci Bölüm, I. B. 1.

⁴²⁸ Bkz. Birinci Bölüm, III. B. 5.

II. İADE EDİLECEK YER

İşveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğü, beraberinde gemi adamının nereye iade edileceği, başka anlatımla işveren veya işveren vekilinin gemi adamını nereye götürmek veya göndermek zorunda kalacağı sorusunu gündeme getirmektedir. Geminin seferde olduğu sırada iş sözleşmesinin feshedilmesi hâlinde fesih, Deniz İş Kanunu'nun 17. maddesine göre, kararlaştırılmış limanda ve kararlaştırılmış liman değiştirildiği takdirde ilk uğrayacağı limanda hüküm ve sonuçlarını doğurmaktadır. Ancak bu liman, iş sözleşmesinde gemi adamının iade edileceği yer olarak kararlaştırılan liman veya bağlama limanı olmayabilir. Bu ihtimal doğrultusunda gemi adamını kendi kaderi ile bilinmeyen bir limanda bırakmamak adına işveren veya işveren vekiline iade edilecek yer konusunda yükümlülükler yüklenmiştir⁴²⁹.

A. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre İade Edilecek Yer

854 sayılı Deniz İş Kanunu'ndaki düzenlemeler, iş sözleşmesinin yurt içinde sona ermesi hâlinde yurda iade, yurt dışında sona ermesi hâlinde yurda iade ve yabancı gemi adamının yurda iadesi olmak üzere ayrı başlıklar altında toplanmıştır.

1. İş Sözleşmesinin Yurt Dışında Sona Ermesi veya Feshedilmesi Hâlinde İade Yeri

Kanuna göre, taraflar sözleşme ile gemi adamının yurda iade edileceği yeri serbestçe kararlaştırabilirler. Sözleşmede bu yönde bir hüküm yoksa, Kanun'un 21. maddesinin 1. fıkrası gereği, Kanun'un 14. maddesi uyarınca iş sözleşmesinin yurt dışında feshedilmesi veya sözleşmenin kendiliğinden sona ermesi hâlinde işveren veya işveren vekili, gemi adamını geminin bağlama limanına iade etmek ve iadeye ilişkin ve durumuna uygun yol, iase diğer zarurî masraflarını karşılamak veya ödemek zorundadır. Ancak taraflar iş sözleşmesinde, iadeye ilişkin bir başka liman

⁴²⁹ Özbek, s. 79; Öktem Songu, Sona Erme, s. 860; Kar, s. 363.

kararlaştırmışlar ise işveren veya işveren vekili, gemi adamını bu limana iade etmekle yükümlüdür.

2. İş Sözleşmesinin Yurt İçinde Sona Ermesi veya Feshedilmesi Hâlinde İade Yeri

Gemi adamının iş sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında, Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin 1. fıkrasında belirtilen nedenler dışında feshi ya da son bulması hâlinde, iş sözleşmesinde ayrı bir hüküm yok ise, Kanun'un 23. maddesine göre işveren veya işveren vekili, gemi adamını geminin baēlama limanına iade etmek ve iadeye ilişkin masraflarını karşılamak durumundadır. Yine bu durumda da eēer iş sözleşmesinde iade edilecek yer ile ilgili farklı bir liman kararlaştırılmış ise gemi adamı bu limana iade edilecektir. Getirilen düzenleme ile gemi adamı yurt içinde bir liman dahi olsa, burada bırakılmamakta ve işveren veya işveren vekili, taraflarca farklı bir düzenleme getirilmediēi takdirde baēlama limanına iade ile yükümlü tutulmaktadır⁴³⁰. Ancak daha öncesinde de ifade ettiēimiz gibi gemi adamının yurda iade hakkına ilişkin olarak Kanun'da bir istisnaya yer verilmiştir. Buna göre, iş sözleşmesinin işveren veya işveren vekili tarafından Kanun'un 14. maddesinin 1. fıkrasında sayılan nedenlerden biri ile herhangi bir Türk limanında bildirimsiz feshedilmesi hâlinde işveren veya işveren vekilinin yurda iade ykmllēu bulunmamaktadır. Başkaca bir anlatımla iş sözleşmesinin, sadece 14. maddede sayılan kendiliēinden sona erme hâllerinde ve gemi adamına bildirimsiz fesih hakkı veren hâllerde yurt içinde sona ermesi durumunda gemi adamının kural olarak baēlama limanına iadesi gündeme gelmektedir.

İlgili hükümlerden anlařılacaēı üzere, geminin baēlama limanı, gemi adamının yurda iadesinin yapılacaēı yer açısından önemlidir. Her geminin bir baēlama limanı olması zorunludur. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 946. maddesine göre "*Bir geminin baēlama limanı o gemiye ait seferlerin ynetildiēi yerdir*⁴³¹." Kanun'un 955.

⁴³⁰ ktem, İaşe Saēlama Borcu, s. 119.

⁴³¹ 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun 819. maddesinde baēlama limanı tanımı yapılırken "liman" ifadesi kullanılmış idi. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ise "limandır" tabiri "yerdır" şeklinde deēiřtirilmiřtir. Sözer, geminin seferlerinin mutlaka bir limandan yönetilmesinin zorunlu olmadıēı gereēi üzerinde durarak bu deēiřikliēi açıklamaktadır. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti-I, ss. 44, 45.

maddesinin 1. fıkrası gereği, gemi, bağlama limanının tabi olduğu sicil müdürlüğünce tescil olunur. Ancak bu temel kural, geminin işletilmesinin Türkiye'deki bir sahil şeridinden yöneltildiği durumlarda söz konusu olabilir. Aynı maddenin 2. fıkrasına göre “*Bir geminin seferleri yabancı bir limandan veya bir kara kentinden yahut bizzat gemiden yönetildiği takdirde, malik, gemisini dilediği yer siciline tescil ettirebilir.*” Bu durumda, geminin tescil olduğu liman, bağlama limanı olarak kabul edilir⁴³². Sonuç itibariyle, yurda iadeye ilişkin hükümlerde kural olarak geminin tescil olduğu liman olan bağlama limanı gözetilecektir⁴³³.

3. Yabancı Gemi Adamları Açısından İade Yeri

Daha öncesinde ifade ettiğimiz gibi 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 4. maddesi uyarınca mütekabiliyet esası çerçevesinde Türk bayraklı gemilerde yabancı gemi adamları çalıştırılabilmektedir⁴³⁴. Kanun'da bu yabancı gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin herhangi bir ayırım yapılmamış; iş sözleşmelerinin ne şekilde feshedildiği önem taşımaksızın her hâlükârda iadesine imkân tanınmıştır. Zira Türk vatandaşı olan gemi adamının çalıştığı Türk bayraklı bir gemi er geç yurda dönecektir. Oysa yabancı gemi adamının bir Türk gemisinde çalışması ancak bu kişinin ülkesinden getirilmiş ya da Türk gemisi zorunlu kaldığı için ülkesinde iken işe alınmış olması gibi nedenlerle mümkündür. Bu bakımdan da yabancı gemi adamının yurda iadesi

Yazıcıoğlu ise “liman” yerine “yer” ibaresinin kullanılmasının isabetsiz olduğu görüşündedir. Bkz. *Yazıcıoğlu*, s. 59.

⁴³² *Yazıcıoğlu*, s. 59; Sözer, *Deniz Ticareti-I*, s. 45; Kara, s. 134; Can, s. 63.

⁴³³ 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun 1007, 1010, 1013 ve 1015. maddelerinde kaptanın yurda iadesi düzenlenmiştir. Kaptanın iş sözleşmesi mücbir sebepler ve olağanüstü hâller nedeni ile feshedilmiş ise kaptan, m.1007 uyarınca hizmete alındığı limana parasız olarak götürülmesini veya bunun tutarına eşit tazminatın kendisine ödenmesini talep edebilmekteydi. Gidiş-dönüş yolculuğu veya belirsiz süre için iş sözleşmesi ile çalışması durumunda ise eğer dönüş yolculuğu geminin başlama limanında bitmezse, hizmete alındığı limana kadar parasız götürülmesini ve ayrıca tam ücret veya bunun tutarı tazminatın verilmesini m. 1010 gereği isteyebilmekteydi. Öte yandan 1013. maddeye göre hastalıktan veya yaralanmadan dolayı yabancı bir ülkede kalmış olan kaptan, kendisinin ve hekimin veya deniz işleriyle uğraşan dairenin onayı ile bir Türk limanına gönderilebilmekte idi. Geminin zayi olması hâlinde ise kaptan, m.1015 ile m.1007'ye yapılan atıf gereğince parasız götürülmesini ve bunun tutarı olan tazminatı isteyebilmekteydi. Ancak daha öncesinde de belirttiğimiz üzere bu düzenlemelere 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yer verilmiş olması nedeniyle 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu kaptanın yurda iadesine ilişkin düzenlemeler içermemektedir.

⁴³⁴ Bkz. Birinci Bölüm, IV. A. 1. e.

mutlak bir zorunluluk olup yurda iade için iş sözleşmesinin nasıl ve kim tarafından feshedildiğinin herhangi bir önemi bulunmamaktadır⁴³⁵.

Yabancı gemi adamları için geminin bağlama limanına iade kuralı bozulmuş olup bu kişilerin yurda iade edileceği yer farklılık arz etmektedir. Şöyle ki Deniz İş Kanunu'nun 22. maddesine göre, iş sözleşmesinde ayrı bir hüküm yoksa işveren veya işveren vekili, yabancı gemi adamını ikametgâhının bulunduğu mahal limanına iade etmek zorundadır. Yani işveren veya işveren vekili, yabancı gemi adamına karşı iade borcu altına girmiş ise, iş sözleşmelerinde başka bir yer kararlaştırmamışlarsa⁴³⁶, bu kişiyi ikametgâhının bulunduğu yerdeki limana iade etmek durumundadır. Ancak yabancı gemi adamının ikametgâhının bulunduğu yerde liman olmayabilir. Bu durumda da yabancı gemi adamının ikametgâhına en yakın limana iadesi sağlanmalı ve ikametgâhına kadar olan yol, işe diğer zarurî masrafları karşılanmalıdır⁴³⁷.

B. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerine Göre İade Edilecek Yer

1. 23 sayılı Sözleşme'ye Göre İade Yeri

23 sayılı Sözleşme'de gemi adamının iade edilebileceği yerler 3. maddenin 1. fıkrasında gösterilmiştir. İlgili düzenlemede bu yerler, gemi adamının vatandaşı olduğu ülke, istihdam ilişkisinin başladığı liman veya yolculuğun başladığı liman olarak belirlenmiştir. Ancak Sözleşme, iade yerinin belirlenmesi hakkını gemi adamına vermemektedir⁴³⁸. Şöyle ki Sözleşme'nin 3. maddesinin 3. fıkrasına göre, gemi adamının 1. fıkrada sayılan limanlardan birinde veyahut komşu bir limanda gemiden indirilmesi hâlinde işveren, iade yükümlülüğünü yerine getirmiş kabul edilir. Öte yandan aynı maddenin 2. fıkrasına göre, gemi adamının 1. fıkrada sayılan

⁴³⁵ Özbek, s. 81; Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 120.

⁴³⁶ 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 22. maddesi aynen şu şekildedir: "Yabancı gemiadamıyla yapılan hizmet aktinde ayrı bir hüküm yoksa, işveren veya işveren vekili yabancı gemiadamını ikametgâhının bulunduğu mahal limanına iade etmek zorundadır." Maddeden tarafların iş sözleşmesi ile başka bir iade yeri kararlaştırılabileceği anlaşılmalıdır. Bu yorum Kanun'un ruhuna daha uygundur. Aynı yönde görüş için bkz. Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 120. Ancak, Özbek bu yorumdan farklı olarak, iş sözleşmesinde aksine bir düzenleme yapılarak işveren veya işveren vekilinin iade yükümlülüğünün ortadan kaldırılabileceği şeklinde Kanun'u yorumlamaktadır. Bkz. Özbek, s. 81.

⁴³⁷ Başarı, s. 356; Öktem Songu, Sona Erme, s. 860; Bedük, s. 308; Moral, s. 143.

⁴³⁸ Süzel, Yurda İade, s. 229.

limanlardan birine giden gemide uygun bir pozisyonda istihdam olunması da işverenin iade yükümlülüğünü ortadan kaldırmaktadır⁴³⁹. Söz konusu bu düzenlemelerden de anlaşılacağı üzere iade yerinin belirlenmesi, gemi adamının seçimine göre yapılmamaktadır.

Yabancı gemi adamları ile ilgili durum ise Sözleşme'nin 3. maddesinin 4. fıkrasında düzenlemiştir. Buna göre, yabancı gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin koşullar, ulusal mevzuatta veya iş sözleşmelerinde belirlenecektir. Ancak yine aynı fıkra uyarınca, yabancı gemi adamının kendi ülkesinde gemiye katılması durumunda Sözleşme'nin 3. maddesi uygulanacaktır⁴⁴⁰.

2. 166 sayılı Sözleşme'ye Göre İade Yeri

166 sayılı Sözleşme'nin 3. maddesine göre Taraf Devlet, ulusal mevzuatında gemi adamlarının ülkelerine gönderilebilecekleri varış yerlerini belirleyecektir. Ancak aynı maddenin 2. fıkrasında, ulusal mevzuat ile öngörülecek olan iade yerleri arasında gemi adamının işe alındığı yer, toplu sözleşmeyle şart koşulan yer, gemi adamının ikâmet ettiği yer veya işe alınma sırasında karşılıklı olarak üzerinde anlaşmaya varılan yerlerin dâhil edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Sözleşmede belirtilen iade yerleri, Taraf Devletlerin ulusal mevzuatları ile sınırlanamaz; ancak yanına yenileri eklenebilir⁴⁴¹. Öte yandan 23 sayılı Sözleşme'nin aksine 166 sayılı Sözleşme, iade yerini belirleme imkânını gemi adamına tanımıştır. Şöyle ki Sözleşme'nin 3. maddesinin 2. fıkrasında, gemi adamının Sözleşme'de öngörülen bu yerlerden dilediğini seçme hakkına sahip olduğu açıkça belirtilmiştir.

İade yerleri konusunda 166 sayılı Sözleşme'nin, 23 sayılı Sözleşme'ye göre farklılıklar içerdiği söylenebilir. 166 sayılı Sözleşme, iade yerleri arasından yolculuğun başladığı limanı çıkarmış; gemi adamının vatandaşı olduğu ülke yerine, ikâmet ettiği yeri iade yeri olarak öngörmüştür. 23 sayılı Sözleşme'den farklı olarak 166 sayılı Sözleşme, toplu iş sözleşmesi veya iş sözleşmesi ile de iade yerinin

⁴³⁹ Sözleşmenin kabul edildiği yıllarda deniz aşırı yerlere yolculuk genel olarak deniz yoluyla gerçekleştirildiği için, 3. maddenin 1. fıkrasında belirtilen iade yerlerine bir gemide çalışarak da gitmek mümkündür (Süzel, Yurda İade, s. 229).

⁴⁴⁰ Süzel, Yurda İade, s. 229.

⁴⁴¹ Acar, Gemiadamı, s. 49.

belirlenmesine olanak tanımıştır. Ancak her iki Sözleşme’de de iş ilişkisinin başladığı yer, iade yerleri arasında gösterilmiştir⁴⁴².

Belirttiğimiz üzere 166 sayılı Sözleşme, iade yerini belirleme imkânını gemi adamına tanımıştır. Ayrıca Sözleşme’ye göre taraflar iş sözleşmesinin kuruluş aşamasında, yurda iade yerini belirleyebilmektedirler. Ancak bu belirlemenin yapılması durumunda, yurda iade hakkının kazanılmasından sonra da gemi adamının sözleşme ile belirlenen iade yerini değiştirip 166 sayılı Sözleşme’de öngörülen diğer iade noktalarını seçme imkânının olup olmadığı Sözleşme’den anlaşılamamaktadır. Diğer bir ifade ile Sözleşme’den, gemi malikinin gemi adamının tercihi ile bağlı olmaksızın, gemi adamını iş sözleşmesinde kararlaştırılan yere iade etmekle yurda iade borcunu yerine getirmiş sayılıp sayılmayacağı açık değildir. İş sözleşmesinin kuruluş aşamasında sözleşmenin güçlü tarafının işveren oluşu ile birlikte 166 sayılı Sözleşme’nin gemi adamına tanıdığı seçme hakkı birlikte gözetildiğinde, sözleşmede ilk etapta belirlenen iade yerinin, sonradan gemi adamının seçimine göre 166 sayılı Sözleşme’de öngörülen diğer yerler ile değiştirilebilmesinin esasen Sözleşme’nin mantığına daha uygun olduğunu söylemek mümkündür⁴⁴³.

3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ne Göre İade Yeri

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, emredici hüküm olan Standart A2.5.1 f.2/c ile Taraf Devletlerin iade yerlerini ulusal mevzuatlarında belirlemesi gerektiğini ortaya koymuştur. Emredici nitelik taşımayan Yönerge B2.5.1 f.6’da iade yerlerinin, gemi adamının işe başlamayı kabul ettiği yer, toplu iş sözleşmesinde belirlenen yer, gemi adamının ikamet ettiği yer veya işe başlama sırasında karşılıklı olarak üzerinde anlaşılan yer dâhil gemi adamının güçlü olarak bağlantı içinde oldukları yerleri içermesi gerektiği belirtilmiştir. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 166 sayılı Sözleşme’de öngörülen yerlere ilave olarak gemi adamının sıkı bağlantı içinde olduğu yerlerin de varış noktası olarak seçilebileceğini işaret etmiştir. Sözleşme’nin bu hâli ile gemi adamı lehine genişlediği anlaşılmaktadır. Ayrıca ilgili Yönerge’nin 7. fıkrası

⁴⁴² Süzel, Yurda İade, s. 230.

⁴⁴³ Süzel, Yurda İade, s. 230.

ile iade yerini seçme hakkı, 166 sayılı Sözleşme’de olduğu gibi gemi adamının tercihine bırakılmıştır.

854 sayılı Deniz İş Kanunu’nda, Uluslararası Sözleşmeler’de olduğu gibi iade noktası açısından birçok seçenek bulunmamaktadır. Deniz İş Kanunu’na göre iş sözleşmesinde başka hüküm bulunmadığı takdirde, Türk gemi adamları için iade yerinin bağlama limanı olduğunu yukarıda belirtmiştik. Buradan Deniz İş Kanunu’nun iade yeri olarak, Uluslararası Sözleşmeler’den farklı olarak, gemi adamı yerine geminin en sıkı ilişkili bulunduğu yeri tercih ettiği anlaşılmaktadır⁴⁴⁴. Deniz İş Kanunu’nda iadenin yapılacağı yerin, bağlama limanı olarak sınırlandırılması gerek Türkiye’nin taraf olduğu 166 sayılı Sözleşme’ye gerek ise taraf olmak için iç hukuk işlemlerinin başlatıldığı 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ne aykırılık teşkil etmektedir⁴⁴⁵. Ayrıca 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin aksine Deniz İş Kanunu’nda gemi adamına yurda iade yerini belirleme imkânı verilmemiştir⁴⁴⁶. Gemi adamına yalnızca iş sözleşmesini kurarken karşılıklı anlaşma ile iade yerini belirleme olanağı tanınmıştır. Oysa gemi adamı, iş sözleşmesinin sona ermesi sonrası, sözleşmede belirlenen yerden farklı olan ve ulusal mevzuatımızda iade yeri olarak gösterilen bağlama limanına gönderilmek isteyebilir. Bu bakımdan yapılacak yeni bir düzenlemede Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ile uyumlu olacak şekilde gemi adamına tercih imkânı tanınması gerektiği düşüncesindeyiz.

4. 188 sayılı Sözleşme’ye Göre İade Yeri

188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi balıkçıların yurda iade edilebileceği yerleri açıkça sıralamamış; balıkçının iade yerini özgürce seçebileceğine ilişkin herhangi bir düzenlemeye yer vermemiştir. Sözleşme’nin 21. maddesinin 3. fıkrasında Taraf Devletlerin iade yerlerini ulusal mevzuatlarında belirlemesi gerektiği ortaya

⁴⁴⁴ Süzel, Yurda İade, s. 231.

⁴⁴⁵ Aynı görüş için bkz. Bedük, s. 308.

⁴⁴⁶ Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi, 166 sayılı Sözleşme ile ilgili 2008 ve 2016 yıllarında Türkiye’ye yönelttiği doğrudan taleplerde, Türk gemi adamlarının iade yerlerini seçme haklarının bulunmadığını belirtmiştir. ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO:P13100_COMMENT_ID:2296450; ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017),

[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO\(07.04.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO(07.04.2021)).

konmuştur. Ayrıca balıkçının iş sözleşmesinin içermesi gerektiği detayların gösterildiği Sözleşme Ek 2’de, (n) bendi ile bu detaylardan birinin balıkçının yurda iade hakkı olduğu belirtilmiştir. Buna göre taraflar balıkçının yurda iade hakkına ilişkin iş sözleşmelerinde düzenleme yapabilir ve yurda iade yerini bu sözleşmede kararlaştırabilirler.

5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri’ne Göre İade Yeri

Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması veya Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 sayılı Sözleşme’nin 6. maddesinde gemi malikinin, yolculuk sırasında hastalık ya da yaralanma sonucu karaya çıkan her hasta ya da yaralının yurda iade masrafını karşılamakla sorumlu olduğu düzenlenmiştir. İlgili madde, aynı zamanda hastalık ya da yaralanma sonucu karaya çıkan kişinin iade edileceği limanları da göstermiştir. Sözleşme’nin 6. maddesinin 2. fıkrasına göre bu limanlar, kişinin işe alındığı liman, yolculuğun başladığı liman, kendi ülkesinin bir limanı veya tabii olduğu ülke ya da yetkili makamın onayı alınmak kaydıyla gemi maliki veya kaptan ile birlikte kendisinin kararlaştıracağı bir başka liman olmalıdır. Sözleşme, kişiye iade yerini tek taraflı olarak belirleme imkânı vermemiştir⁴⁴⁷. Bu belirlemeye gemi maliki veya kaptan da dâhil edilmiştir. Buna göre yolculuk sırasında hastalanan ya da yaralanan kişi, gemi maliki veya kaptan ile birlikte Sözleşme’de gösterilen limanlar dışında başkaca bir limanı iade yeri olarak belirleyebilmektedirler⁴⁴⁸.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 70 sayılı Sözleşme’de ise gemide kendi kusuru ya da pervasızca hareketi bulunmaksızın sakatlanan ya da yaralanan gemi adamının iade edileceği yer gösterilmemiştir. Ancak yurda iadenin tanımlandığı 1. maddenin (c) bendinden gemi adamının iade hakkı ile bu hak

⁴⁴⁷ Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi, 55 sayılı Sözleşme ile ilgili 2016 yılında Türkiye’ye yönelttiği doğrudan talepte, Türk gemi adamlarının iade yerlerini seçme haklarının bulunup bulunmadığını sormuştur. ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_I D:3302550,\(07.04.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_I D:3302550,(07.04.2021)).

⁴⁴⁸ 166 sayılı Sözleşmede gemi adamının iade olunacak limanı seçim hakkı gibi konular daha detaylı incelendiğinden hasta veya yaralı bir gemi adamının yurda iadesi gerektiğinde, 166 sayılı Sözleşme veya 55 sayılı Sözleşmeden hangisi daha lehine ise onun uygulanması gerektiğine ilişkin görüş için bkz. Acar, Gemiadamı, s. 71.

kapsamında iade edileceği limanın Taraf Devletlerin ulusal mevzuat ve düzenlemelerinde belirleneceği anlaşılmaktadır.

Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbî Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme’de gemi adamının istek ve ihtiyaçları ile sorumlu doktorun tıbbî tavsiyesi doğrultusunda en kısa sürede yurda iade edilmesi gerektiği belirtilmiş; iade yerlerinin neler olabileceği sayılmamıştır. Sözleşmeden bu yerlerin, gemi adamının yerleşim yeri mi yoksa vatandaşı olduğu ülke mi, yoksa iş ilişkisinin başladığı yer mi olduğu anlaşılamamaktadır.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 165 sayılı Sözleşme’de de 70 sayılı Sözleşme’de olduğu gibi tıbbî bakım gerektiren durumu nedeniyle yurda iade hakkı bulunan gemi adamının iade edileceği yer gösterilmemiştir. Ancak Sözleşme’nin 1. maddesinin (i) bendinde yurda iade, gemi adamlarının yasalar ve düzenlemeler veya kendileri için geçerli toplu sözleşmeler kapsamında iade hakkına sahip oldukları bir yere ulaşım olarak tanımlanmıştır. Buradan ulusal mevzuat ve diğer düzenlemeler ile toplu sözleşme hükümlerinin iade yerinin belirlenmesi açısından önem arz ettiği anlaşılmaktadır.

III. İADEDE MASRAFLARIN KARŞILANMASI

Gemi adamının yurda iade hakkını kazanması ile birlikte iade masraflarının karşılanması gerek 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nda gerek ise Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri’nde öngörülmüştür. Karşılanacak masrafların hangi kalemlerden oluştuğu, masrafların gemi adamından ne gibi durumlarda geri istenebileceği ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu ile Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin bu konuda birbirleriyle uyumlu olup olmadığını bu başlık altında incelemeye çalışacağız.

A. 854 Sayılı Deniz İş Kanunu’na Göre Masrafların Karşılması

Gemi adamının yurda iadesi gündeme geldiğinde hangi masrafların karşılanması gerektiği 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nun 21. maddesinde gösterilmiştir. İlgili maddeye göre işveren veya işveren vekili, gemi adamının iadeye ilişkin ve

durumuna uygun yol, iaşe ve sair zarurî masraflarını karşılamak veya ödemek zorundadır⁴⁴⁹.

İşveren veya işveren vekilinin ödemekle yükümlü olduğu yol masrafları, gemi adamının iade edileceği limana kadar olan yol masraflarıdır. İşveren veya işveren vekili, gemi adamının bilet gibi giderlerini karşılayabileceği gibi gemi adamını bizzat kendi gemisi ile de iade edebilir⁴⁵⁰.

İşveren veya işveren vekili tarafından karşılanması gereken diğer bir masraf da iaşe masraflarıdır. İaşe, “yedirip, içirme, besleme, bakma” anlamındadır⁴⁵¹. İaşe sağlama, gemide çalışan personelin yeme içme ihtiyacının aynı veya nakdi olarak karşılanmasıdır⁴⁵². 854 sayılı Deniz İş Kanunu’na göre Kanun’a tabi gemilerde iaşe servisinin kurulması zorunlu olup işverenin iaşe sağlama yükümlülüğü, gemi adamlarının hizmete başladığı günden başlayarak hizmetten çıkış anına kadar bedelsiz devam etmektedir. Esasen yurda iade hakkı, iş sözleşmesinin sona ermesinden sonra gündeme gelen bir hak olduğundan iş sözleşmesinin sona ermesi ile Deniz İş Kanunu’nun 33. maddesi kapsamında iaşe sağlama yükümlülüğünün de sona erdiği düşünülebilir. Ancak Kanun, bu konu ile ilgili istisna getirerek iş sözleşmesinin sona ermesinden sonra gündeme gelen yurda iade sırasında da işvereni iaşe sağlamakla yükümlü kılmıştır⁴⁵³.

Zarurî masrafların da işveren veya işveren vekili tarafından karşılanması gerektiği Kanun’da belirtilmiş ise de bu masrafların neler olduğu açıkça

⁴⁴⁹ 6762 sayılı Ticaret Kanunu’nun 1007. maddesinde mücbir sebepler ve olağanüstü hâllerde kaptanın yurda iadesi ile ilgili olarak hizmete alındığı limana parasız götürülme veya bunun tutarı olan tazminatın verilmesi ile geçim masraflarından söz edilmişti. Ancak bu masrafların hangi kalemleri içerdiği açıklanmamış; sadece kişisel eşyalarının taşınmasının bu masraflara dâhil olduğu belirtilmişti. Yine Kanun’un 1010. maddesinde gidiş-dönüş yolculuğu veya belirsiz süre için iş sözleşmesi ile çalışan kaptanın yurda iadesine ilişkin olarak hizmete alındığı limana kadar parasız götürülmeyi ve ayrıca tam ücret veya bunun tutarı tazminatın verilmesini isteyebileceğinden bahsedilmişti. İaşenin ücret eki niteliği gözetildiğinde tam ücretin içerisine iaşe de girmekte ve bunun sonucu olarak kaptanın iaşe masrafları da karşılanmakta idi (Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 121). Öte yandan 1013. maddeye göre hastalıktan veya yaralanmadan dolayı yabancı bir ülkede kalmış olan kaptan, eğer gemi ile memleketi limanına veya hizmet sözleşmesinin yapıldığı limana dönmezse parasız götürülmek veya uygun bir tazminat istemek hakkını da haizdi. Geminin zayı olması hâlinde ise kaptan, m.1015 ile m.1007’ye yapılan atıf gereğince yine parasız götürülmesini ve bunun tutarı olan tazminatı isteyebilmekteydi. Ancak daha öncesinde de belirttiğimiz üzere bu düzenlemelere 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nda yer verildiğinden 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu kaptanın yurda iadesine ve masraflara ilişkin düzenlemeler içermemektedir.

⁴⁵⁰ Okay, Deniz Ticareti, s. 315; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 122; Kar, s. 364; Moral, s. 146.

⁴⁵¹ Türk Dil Kurumu Güncel Türkçe Sözlük, <http://sozluk.gov.tr/>, (08.04.2021).

⁴⁵² Bedük, s. 141; Kar, s. 261.

⁴⁵³ Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 121.

düzenlenmemiştir. Gemi adamının bu süre içinde rahatsızlığı nedeniyle zorunlu sağlık giderleri zarurî masraflara örnek olabilir⁴⁵⁴. Ya da gemi adamının eşyalarını da beraberinde götürmesi için yapacağı harcamalar da bir zarurî masraftır ve tüm bunların işveren veya işveren vekilince karşılanması gerekmektedir⁴⁵⁵.

1. İş Sözleşmesinin Yurt Dışında Sona Ermesi Hâlinde Masrafların Karşılması

a. Genel Olarak

İş sözleşmesinin işveren veya işveren vekili veya gemi adamı tarafından yurt dışında feshi ya da kendiliğinden sona ermesi hâlinde masraflar ve bu masrafların karşılanması ile ilgili düzenlemelere Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesinde yer verilmiştir. Yukarıda az önce ifade ettiğimiz gibi, 21. maddeye göre yurda iade gündeme geldiğinde işveren veya işveren vekili, gemi adamının iadeye ilişkin ve durumuna uygun yol, iase ve sair zarurî masraflarını karşılamak veya ödemek zorundadır.

Aynı maddenin 2. fıkrasına göre, iş sözleşmesinin işveren veya işveren vekilince haklı nedenle yurt dışında feshedilmesi hâlinde, ücretin kanun hükümleri veya iş sözleşmesi gereğince ödenmemesi ya da işveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı, kanuna, iş sözleşmelerine veya diğer iş şartlarına aykırı hareket etmesi nedenlerine dayanılarak gemi adamı tarafından bildirimsiz olarak yurt dışında feshedilmesi hâllerinde işveren veya işveren vekili yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda isteyebilecektir⁴⁵⁶.

⁴⁵⁴ Kar, s. 364.

⁴⁵⁵ Okay, Deniz Ticareti, s. 315; Öktem, İase Sağlama Borcu, s. 121; Moral, s. 146. 6762 sayılı Ticaret Kanunu'nun 1007. maddesinde mücbir sebepler ve olağanüstü hâllerde kaptanın yurda iadesi ile ilgili olarak hizmete alındığı limana parasız götürülmesine kaptanın kişisel eşyalarının taşınmasına ilişkin masrafların da dâhil olduğuna yer verilmiş idi.

⁴⁵⁶ İkinci Bölüm, I. B. 1. c. (1).’de de ifade ettiğimiz gibi *Özbek*, kanun koyucunun gemi adamını biraz sabırlı davranarak yurda dönüşte fesih hakkını kullanabileceği, ancak bu kadar sabırsız ve isteksiz davranmış ise de yurda iade masraflarını dönüşte işverene iade etmesi gerektiği şeklinde hukukî durumu değerlendirdiğini belirtmiştir (*Özbek*, s. 80). Ancak *Ulucan*, kanun koyucunun bu görüşüne karşı çıkmakta; gemi adamının yurda iadeye ilişkin masrafları geri ödemek zorunda kalmasının geçerli bir nedeni olmadığını, iş sözleşmesinin feshedilmesine yol açan nedeni yaratan işverenin söz konusu masrafları karşılaması gerektiğini belirtmektedir (*Ulucan*, s. 52). *Okay*, Kanun’da maddi hata yapıldığını, aslında 21. maddenin 2. fıkrasında 14. maddenin III. bendinin (a) ve (b) fıkralarına atıf yapılmak istendiğini belirtmiştir. Kanun’un bu hâli ile gemi adamını, ücreti ödenmediği veya iş

İlgili düzenlemeden, işveren veya işveren vekilinin Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesinin I. bendinde belirtilen durumlardan biri nedeniyle iş sözleşmesini yurt dışında haklı nedenle feshetmesi durumunda ilk etapta gemi adamını yurda iade etmekle yükümlü olduğu; yaptığı masrafları sonrasında yurtda gemi adamından talep edebileceği anlaşılmaktadır. Daha öncesinde de ifade ettiğimiz gibi bu hüküm Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ve hukukun temel ilkeleri ile uyumludur⁴⁵⁷. Nitekim iş sözleşmesini yabancı bir ülkede haklı nedenle fesheden işverenin yurda iadeden ve masraflardan sorumluluğunun ilk baştan beri bulunmadığına ilişkin düzenleme hakkaniyetle bağdaşmayacaktır. Zira bu varsayımda işveren, haklı nedenle iş sözleşmesini feshettiğini savunarak yurda iadeden ve masraflarından kaçınabilecektir. Bu durumun engellenmesi adına ilk etapta işvereni yurda iadeden ve buna ilişkin masraflardan sorumlu tutmak; sonrasında yurtda bu masrafları gemi adamından talep etmek yerinde bir düzenleme olmuştur. Masraflara ilişkin olarak gemi adamı tarafından bir ödeme yapılmaması hâlinde işveren, fesihte haklı nedenlerini ortaya koyarak dava yolu ile alacağını talep edebilecektir. Gerçekten de iş sözleşmesinin haklı nedenle feshedilip edilmediği hususu ancak yargılama sonucu ortaya çıkabilecek bir husustur.

Öte yandan aynı düzenlemeye göre, yapılan iade masraflarının gemi adamından yurtda istenebileceği diğer hâller ise ücretin kanun hükümleri veya iş sözleşmesi gereğince ödenmemesi ya da işveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı, kanuna, iş sözleşmelerine veya diğer iş şartlarına aykırı hareket etmesi nedenlerine dayanılarak iş sözleşmesinin gemi adamı tarafından bildirimsiz olarak yurt

sözleşmesinde yer alan şartlar gerçekleştirilmediği hâlde fesih hakkını kullanamayacak duruma getirdiğini ifade etmiştir (Okay, Deniz Ticareti, s. 315). *Okay*'ın iş sözleşmesinin herhangi bir sebeple 30 günden fazla bir süre seferden kaldırılması veya gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi nedeni ile feshedilmesi hâllerinde iade masraflarının gemi adamından yurtda istenebileceği görüşüne katılmamaktayız. Zira *Öktem*'in haklı olarak üzerinde durduğu üzere, kusuru bulunmaksızın geminin uzun süre seferden kalkması veya gemide çalışmasına engel hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi ile işsiz kalacak gemi adamını bir de iade masraflarından sorumlu tutmak hakkaniyetle ve İş Hukukunun temel ilkeleri ile bağdaşmamaktadır. Ancak Kanun'un 14. maddesinin III. bendinin (a) ve (b) fıkralarında yer alan duruma gemi adamının ağır kusuru sebep olmuş ise işveren veya işveren vekili yaptığı zarurî masrafları gemi adamından yurtda isteyebileceğine ilişkin düzenleme yapılabilecektir (Öktem, İş Sağlama Borcu, ss. 123, 124).

⁴⁵⁷ Bkz. İkinci Bölüm, I. C. 3. a. (1).

dışında feshedilmesidir⁴⁵⁸. Daha öncesinde de belirttiğimiz üzere, ilgili düzenlemenin bu kısmı Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ile uyumlu değildir⁴⁵⁹.

Sonuç itibariyle Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesi uyarınca iş sözleşmesinin Kanun'un 14. maddesine göre yurt dışında feshedilmesi ya da kendiliğinden sona ermesi hâlinde işveren veya işveren vekili gemi adamını yurda iade etmek ve iadeye ilişkin ve durumuna uygun yol, iâşe ve sair zarurî masraflarını karşılamak veya ödemek zorundadır. Ancak işverenin yurda iade masraflarını ödememesi durumunda gemi adamı, kendi masraflarını karşılamış ise yaptığı masrafları işverenden talep edebilecektir⁴⁶⁰. Giderlerin karşılanamaması hâlinde ise gemi adamının yurda iadesini sağlama görevi konsolosa aittir⁴⁶¹. Gemi, bayrağını taşıdığı ülke sınırları içinde bulunduğu sürece, geminin iç düzeni ve iş sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklar, milli mevzuat gereği yetkili merciler tarafından çözümlenecektir. Ancak, geminin yabancı limanda bulunduğu sırada gemi iç düzeni ve iş sözleşmesinden doğan uyuşmazlıkların çözümü konsolosun görevidir⁴⁶². Konsolosların yabancı limanlarda, deniz iş ilişkilerinin düzenlenmesi ve gemi adamlarının korunmasını sağlayan emredici hükümlerin uygulanması görevi, konsolosluk sözleşmelerinden ve denizcilik

⁴⁵⁸ “854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 14/II-a maddesinde ücretin kanun hükümleri veya hizmet akdi gereğince ödenmemesi halinde gemi adamı tarafından önelsiz fesih hakkının bulunduğu, 20. maddesinde iş akdinin gemi adamının 14. maddenin II. ve III. bentleri uyarınca feshedilmesi halinde gemi adamına kıdem tazminatı ödeneceği, 21. maddesinde hizmet akdinin gemi adamı tarafından 14. maddenin II. ve III. bentlerine göre yurt dışında feshi halinde işverenin gemi adamını geminin bağlama limanına iade etmek ve iadeye ilişkin durumuna uygun yol, iâşe ve sair zaruri masraflarını ödemek zorunda olduğu ancak feshin 14/II-a maddesine göre yapılmış olması halinde ise yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda isteyebileceği bildirilmiştir... Somut olayda her ne kadar davacı işveren iş akdinin kaptan tarafından haklı nedenle feshedildiğini ileri sürmüş, bu iddia mahkemece de kabul görmüş ise de davalı işçinin ... ücret alacağı bulunmakla davalı gemi adamı tarafından iş akdinin haklı nedenle feshedildiği ve davalı gemi adamının kıdem tazminatına hak kazandığı anlaşılmaktadır. ...854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 21/ son maddesi karşısında davacı işverenin davalı gemi adamının bağlama limanına iade için yaptığı yol vs. masrafları geri isteyebileceğinden 435,29 TL yol masrafının... davalıdan tahsiline karar verilmiş olması yerindedir”, Yargıtay 7. H.D., 11.07.2013, 2013/2307 E., 2013/13164 K., www.kazanci.com, (12.04.2021).

⁴⁵⁹ Bkz. İkinci Bölüm, I. C. 2. b. ve İkinci Bölüm, I. C. 3. b.

⁴⁶⁰ “Davacının hizmet akdi, gemi seferde bulunduğu sırada Deniz İş Kanunu'nun 14/1-c, ç bendleri gereğince işveren tarafından feshedilmiştir. Bu nedenle aynı yasanın 21/1. ve 24. maddeleri gereğince davacı yol giderleri ve tazminat talep etme hakkına sahiptir. Dosya içerisinde mevcut belge fotokopisinde de uçak masrafı yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu belgenin üzerinde 880.000.000 TL'nin davacının ücretinden kesileceği yazılıdır. Bu miktarın davacı alacağından kesilip kesilmediği belirlenmeli, sonucuna göre davacının yol gideri tazminat istekleri hakkında hüküm kurulmalıdır”, Yargıtay 9. H.D., 26.12.2007, 2007/30234 E., 2007/39556 K.; Kar, s. 365.

⁴⁶¹ Genel olarak konsolosluk sözleşmelerinde konsolosların geminin iç düzenin korunması ve iş sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkların çözümü ile ilgili görevleri ticaret gemileri için söz konusudur (Göğçer, s. 1088).

⁴⁶² Göğçer, s. 1085; Öktem, İâşe Sağlama Borcu, s. 125; Moral, s. 149.

âdetlerinden kaynaklanmaktadır⁴⁶³. Geminin bayrağını taşıdığı ülke için deniz nakliyatı ve bu alandaki itibarı önemli olduğundan devletler bu konular ile yakından ilgilidir. Devletler bu nedenle de gemi adamlarının yabancı bir ülkede yardıma muhtaç duruma düşmesine engel olmaya çalışırlar. Konsolos da devlet adına bu çabayı yabancı ülkede gösterecek kişi sıfatını haizdir. Bu kapsamda, işverenin yurda iade etmediği gemi adamının yurda iadesini sağlamakla da görevlidir⁴⁶⁴. Gemi adamının yurda iade masraflarının konsolosluk tarafından ödenmesi hâlinde, Devlet'in bu masrafları işverene rücu etme hakkı bulunmaktadır⁴⁶⁵.

b. İadeye İlişkin Masrafların Gemi Adamının İşverenden Olan Alacakları ile Takası

Üzerinde durulması gereken bir diğer konu da işverenin gemi adamına rücu ettiği iade masraflarının gemi adamının işverenden olan alacakları ile takasının mümkün olup olmadığıdır. Örneğin, gemi adamı iş sözleşmesini, ücretleri ödenmediğinden yurt dışında feshetmiş ve işveren, gemi adamını Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesi uyarınca yurda iade etmiş ve iadeye ilişkin masraflarını karşılamış; sonrasında da aynı maddenin 2. fıkrası gereği bu masrafları yurtda gemi adamından talep etmiş olabilir. Bu durumda yurda iade masrafları ile gemi adamının ücret alacaklarının takas edilip edilemeyeceği sorusu akla gelebilir.

Ücret alacağının, kural olarak takası mümkün değildir⁴⁶⁶. 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 19. maddesinin son fıkrasında, iadeye ilişkin yapılan masrafların gemi

⁴⁶³ Göğer, s. 1087; Öktem Songu, Sona Erme, s. 863.

⁴⁶⁴ Göğer, s. 1091; Öktem Songu, Sona Erme, s. 863; Moral, s. 149. Konsolosların bu görevine 19.03.1967 tarihinde yürürlüğe girmiş Konsolosluk İlişkileri Hakkında Viyana Sözleşmesi'nin 5. maddesinde yer verilmiştir. Sözleşme ile ilgili bilgi için bkz. Aslan Gündüz, **Milletlerarası Hukuk: Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar**, (Ed. Reşat Volkan Günel), Genişletilmiş ve Güncellenmiş 6. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2013, s. 604. Öte yandan gönderen devletin uyruğundaki gemileri denetlemek, bunlar için gerekli belgeleri vermek ve gemi adamlarına her konuda yardımcı olmak da konsolosların görevleri arasındadır (Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011, s. 392).

⁴⁶⁵ Okay, Deniz Ticareti, s. 315; Kar, s. 365; Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 126; Moral, s. 149.

⁴⁶⁶ Ücretin kural olarak takas edilememesi konusunda bkz. Seza Reisoğlu, **Hizmet Akdi**, Sevinç Matbaası, Ankara, 1968, ss. 193, 194; Tankut Centel, "Türk Borçlar Kanunu'nda İşverenin Ücret Borcu", **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:23, Eylül 2011, s. 12; Başak Güneş ve Faruk Barış Mutlay, "Yeni Borçlar Kanununun "Genel Hizmet Sözleşmesi"ne İlişkin Hükümlerinin İş Kanunu ve 818 sayılı Kanunla Karşılaştırılarak Değerlendirilmesi", **Çalışma ve Toplum Ekonomi ve Hukuk Dergisi**, Sayı:30, 2011/3, s. 253; Narmanlıoğlu, ss. 312, 313; Çelik ve diğerleri, s. 353; Süzek, İş Hukuku, s. 388; Mollamahmut oğlu ve diğerleri, s. 198; Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 124.

adamına rücu edilmesine ilişkin bir düzenleme yapılmış idi. İlgili düzenlemede iade masraflarının gemi adamına rücu edilebilmesi için iki şart öngörülmüştü: Gemi adamının ağır kusuru nedeniyle iş sözleşmesinin feshedilmesi ve iade masraflarının gemi adamının istihkaklarından kesintisinin mümkün olmaması. Bu iki şartın bir arada gerçekleşmesi hâlinde işverenin rücu hakkı doğabilmekteydi. 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun bu maddesi açıkça yurda iade masraflarının gemi adamının istihkakından indirilmesinin mümkün olduğunu belirtmiş idi. Ancak 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda bu yönde bir düzenleme mevcut değildir⁴⁶⁷. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 144. ve 407. maddelerine göre, işveren işçiden olan alacağı ile ücret borcunu işçinin rızası olmadıkça takas edememektedir. Ancak işçinin kasten sebebiyet verdiği yargı kararıyla sabit bir zarardan doğan alacaklar, ücretin haczedilebilir kısmı kadar takas edilebilecektir⁴⁶⁸. Bu düzenlemeden işçinin kasten verdiği yargı kararıyla sabit olan zararlar için takas yasağının bulunmadığı sonucu çıkmaktadır. Ancak yurda iade masrafları açısından durum değerlendirildiğinde bu masrafları, gemi adamı tarafından kasten verilen bir zarar olarak görmek mümkün değildir. Bu itibarla Türk Borçlar Kanunu'nun ilgili hükümleri gözetildiğinde, işverenin gemi adamına rücu ettiği iade masrafları ile gemi adamının işverenden olan alacakları takas edilemez⁴⁶⁹.

2. İş Sözleşmesinin Yurt İçinde Sona Ermesi Hâlinde Masrafların Karşılanması

Deniz İş Kanunu'nun 23. maddesine göre iş sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında feshi hâlinde, aksi kararlaştırılmadıkça işveren veya işveren vekili, gemi adamını Kanun'un 21. maddesindeki ölçüler içinde bağlama limanına iade etmekle yükümlüdür. Her ne kadar madde metninde işveren veya işveren vekilinin masraflardan sorumlu olup olmadığı ve masraf kalemlerinin nelerden oluştuğu açıklanmamış ise de ilgili düzenleme 21. maddeye atıf yapmıştır. Bu atıf, işveren veya işveren vekilinin masraflardan sorumlu olduğunu belirtmek amacıyla yapılmıştır. Buna göre, iş sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında sona ermesi durumunda

⁴⁶⁷ Öktem, İş Sağlama Borcu, ss. 124, 125; Moral, s. 148.

⁴⁶⁸ 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 32. maddesine göre, gemi adamının ücretinin ayda 240 lirası haczedilemez veya başkasına devir ve temlik olunamaz. Ancak öngörülen bu miktar günümüz koşulları ile ihtiyaca cevap vermekten uzak bulunmaktadır (Narmanlıoğlu, ss. 213, 214).

⁴⁶⁹ Aynı görüş için bkz. Öktem, İş Sağlama Borcu, s. 125.

işveren veya işveren vekili, aksi kararlaştırılmadıkça gemi adamını bağlama limanına iade etmek ve gemi adamının iadeye ilişkin ve durumuna uygun yol, iaşe ve sair zarurî masraflarını karşılamak veya ödemek zorundadır. Belirtmek gerekir ki, daha öncesinde de üzerinde durduğumuz gibi, gemi adamının yurda iade edilmesi ve masraflarının karşılanması iş sözleşmesinin her hangi bir şekilde sona ermesinde gündeme gelmemekte; yalnızca Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesi uyarınca sona ermesi durumunda söz konusu olmaktadır.

Diğer taraftan madde metninden, taraflardan biri tarafından herhangi bir Türk limanında iş sözleşmesinin feshi hâlinde bu yükümlülüğün gündeme geleceği anlaşılmakta ise de esasen iş sözleşmesinin 14. maddenin 4. bendine göre kendiliğinden sona ermesi durumunda da işveren veya işveren vekili, gemi adamını iade etme ve masraflarını karşılamakla yükümlüdür. Bu bakımdan metinde tek başına “fesih” ibaresine yer verilmesinin uygun olmadığı kanısındayız.

Kanun'un 23. maddesinde işveren veya işveren vekilinin, gemi adamını yurda iade etme ve masraflarını karşılama yükümlülüğüne bir istisna getirilmiştir. Maddenin 2. fıkrasına göre iş sözleşmesi, Kanun'un 14. maddesinin 1. bendine göre feshedilmiş ise işveren veya işveren vekilinin gemi adamını yurda iade etme ve durumuna uygun yol, iaşe ve zarurî masrafları karşılama zorunluluğu bulunmamaktadır. Kanun'un 14. maddesinin 1. bendi, daha öncesinde de ifade ettiğimiz gibi iş sözleşmesinin işveren veya işveren vekili tarafından haklı nedenle fesih sebeplerini içermektedir⁴⁷⁰. Buna göre işveren veya işveren vekili ilgili bentte sayılan nedenlere dayanarak gemi adamının iş sözleşmesini herhangi bir Türk limanında feshederse yurda iade yükümlülüğünden ve masraflarından hiçbir şekilde sorumlu tutulamayacaktır.

3. Yabancı Gemi Adamının İadesi Hâlinde Masrafların Karşılması

Deniz İş Kanunu'nun 22. maddesine göre, iş sözleşmesinde ayrı bir düzenleme yok ise işveren veya işveren vekili, yabancı gemi adamını ikametgâhının bulunduğu mahal limanına iade etmek zorundadır. Kanun'da, yabancı gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin herhangi bir ayırım yapılmamış; iş sözleşmelerinin ne şekilde feshedildiği veya sona erdiği önem taşımaksızın her hâlükârda iadesine imkân

⁴⁷⁰ Bkz. İkinci Bölüm, I. B. 1. b.

tanınmıştır. Madde metninde her ne kadar masraflara ilişkin bir düzenleme getirilmemiş ise de işveren veya işveren vekili, yabancı gemi adamının yalnızca yurda iadesinden sorumlu değildir. Aynı zamanda iadeye ilişkin ve durumuna uygun yol, iaşe ve diğer zarurî masraflarını da karşılamakla yükümlüdür⁴⁷¹.

B. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre Masrafların Karşılanması

1. 23 sayılı Sözleşme'ye Göre Masrafların Karşılanması

23 sayılı Sözleşme'nin 3. maddesinin 1. fıkrasında gemi adamlarının yurda iade edilmesi ve bu masraflara kimin katlanacağı hususunun Taraf Devletlerin iç hukukunda belirleneceği öngörülmüştür. Gemi adamının yurda iade masraflarından sorumlu tutulmaması gereken durumlar Sözleşme ile belirlenmiştir. Sözleşme'nin 4. maddesine göre, gemi adamının gemide çalıştığı sürede yaralanması, geminin enkazı, gemi adamının kendi kusuru ya da pervasızca hareketinden kaynaklanmayan bir sebeple hastalanması ve sorumlu tutulamayacağı bir sebeple gemiden tahliye edilmesi hâllerinde yurda iade masrafları, gemi adamına yüklenemeyecektir.

Yurda iadeye ilişkin olarak karşılanması gereken masraf kalemleri, Sözleşme'nin 5. maddesinin 1. fıkrasında düzenlenmiştir. Söz konusu maddeye göre ulaşım giderleri, seyahat sırasında konaklama ve yemek masrafları yurda iade masraflarını oluşturmaktadır. Ancak bu masraflar, dönüş yolculuğu başlamadan önce gündeme gelebilir. Sözleşme'de bu duruma da yer verilmiş ve aynı fıkrada dönüş yolculuğu başlayana kadar da gemi adamının yemek ve konaklama gibi bakımına ilişkin masrafların karşılanacağı belirtilmiştir.

Öte yandan aynı maddenin 2. fıkrasında gemi adamının yurda iadesi, gemide çalışarak gerçekleştiği takdirde, çalıştığı zaman dilimi için ücrete hak kazanacağı da

⁴⁷¹ Daha öncesinde de belirttiğimiz gibi, işveren veya işveren vekili, aksi kararlaştırılmamışsa, yabancı gemi adamını, ikametgâhının bulunduğu yerdeki limana iade etmek durumundadır. Ancak ikametgâhının bulunduğu yerde liman yok ise ikametgâhına en yakın limana iadesini sağlamakla birlikte ikametgâhına kadar olan yol, iaşe ve diğer zarurî masrafları da karşılamakla yükümlüdür (Bkz. İkinci Bölüm, II. A. 3.).

düzenlenmiştir. Ancak bu ücrete hak kazanmak için dönüş yolculuğunun gemi ile gerçekleşmesi ve bu esnada gemi adamının çalışması gerekmektedir⁴⁷².

2. 166 sayılı Sözleşme'ye Göre Masrafların Karşılanması

166 sayılı Sözleşme'de yurda iade masraflarının karşılanması oldukça ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Sözleşme'nin 4. maddesinde gemi adamının uygun ve süratli bir araç ile iadesinin sağlanması gerektiği ve normal ulaşım biçiminin hava yolu olduğu belirtilmiştir.

İade masraflarını karşılamakla yükümlü olan kişi, Sözleşme'nin 4. maddesinin 2. fıkrasına göre gemi malikidir. Ancak öncesinde de üzerinde durduğumuz üzere, bu yükümlülüğün sicile kayıtlı malike mi yoksa malik sıfatına sahip olsun olmasın iş sözleşmesinin tarafı olan işverene mi ait olduğu Sözleşme'den açıkça anlaşılammaktadır. İlgili maddenin son fıkrasına göre sicile kayıtlı malik, kendisi tarafından istihdam edilmemiş gemi adamının yurda iade masraflarını, istihdam eden işverenden talep edebilme hakkına sahiptir. Buradan aslî sorumluluğun sicile kayıtlı malike ait olduğu, ancak sonrasında istihdam eden işverene rücu imkânının bulunduğu sonucuna varılmaktadır⁴⁷³.

Karşılanacak masrafların hangi kalemleri içerdiği 4. maddenin 4. fıkrasında ortaya konmuştur. 23 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi, iade yerine gidiş için yapılan yol masrafları, gemi adamının gemiden ayrılmasından itibaren iade yerine kadar yiyecek ve konaklama giderleri, Sözleşme'de masraf kalemleri içinde gösterilmiştir. 23 sayılı Sözleşme'den farklı olarak, 166 sayılı Sözleşme'de gemi adamının 30 kilograma kadar kişisel bagajının varış noktasına kadar taşınma masrafları, zarurî hâllerde gemi adamının varış noktasına seyahat etmesine engel bir durum ortadan kalkıncaya kadar oluşan tedavi giderleri ve ulusal mevzuat veya toplu sözleşme hükümlerinde yer verilmiş ise gemi adamının gemiden ayrılmasından itibaren varış noktasına kadarki ücret ve yan ödemeleri de iade masrafları olarak öngörülmüştür. Bu hükümlerden de anlaşıldığı üzere 166 sayılı Sözleşme, yurda iade esnasında gemi adamını oldukça

⁴⁷² Süzel, Yurda İade, s. 232.

⁴⁷³ Bkz. Birinci Bölüm, IV. B. 1. b.

koruyucu hükümler sevk etmiştir⁴⁷⁴. Gemi adamının çalıştığı gemiden ayrılmasından itibaren iade yerine kadar olan yol, yemek, konaklama ve bagaj masrafları ile birlikte seyahat etmesine engel bir durum ortadan kalkıncaya kadar oluşan tedavi giderleri ve hatta yine iade yerine kadarki ücret ve yan ödemeleri de bu hükümlerle güvence altına alınmaya çalışılmıştır.

Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi, 166 sayılı Sözleşme ile ilgili 2008 yılında Türkiye'ye yönelttiği doğrudan talepte, ulusal mevzuatta normal ulaşım tarzının hava yoluyla olup olmayacağına ilişkin bir düzenleme bulunmadığını belirterek bu konuda bilgi verilmesini talep etmiştir. Ayrıca Komite, Türkiye'ye yönelttiği bu talepte, gemi adamının 30 kilografa kadar kişisel bagajının varış noktasına kadar taşınma masrafları ile varış yerine seyahat etmesine engel teşkil eden durum ortadan kalkıncaya kadar oluşan tedavi giderlerinin de karşılanacak masraf kalemleri olarak ulusal mevzuatta yer alıp almadığını sormuştur⁴⁷⁵. Ancak bu zamana dek Türkiye tarafından taleplere herhangi bir cevap verilmemiştir.

166 sayılı Sözleşme, gemi adamının yurda iade masraflarına ilişkin koruyucu bir düzenleme daha getirmiş olup Sözleşme'nin 4. maddesinin 5. fıkrasına göre gemi maliki, çalışma ilişkisinin başlangıcında gemi adamından yurda iade masrafları karşılığında peşinen bir ödeme yapmasını isteyemeyecek; ayrıca ücret ve diğer kazançlarından iade masrafını tahsil edemeyecektir⁴⁷⁶.

Bir diğer husus da gemi malikinin yaptığı masrafı gemi adamından hangi durumlarda geri isteyebileceğidir. Daha öncesinde de ifade ettiğimiz üzere Sözleşme'nin 4. maddesinin 3. fıkrasına göre yurda iade, gemi adamının ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelere göre çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak yerine getirmemesinden dolayı gündeme gelmekte ise gemi malikinin rücu imkânı bulunmaktadır. Ancak bu durumda dahi gemi maliki, ilk

⁴⁷⁴ 23 sayılı Sözleşme'nin 47 ülke tarafından onaylanmış olmasına rağmen 166 sayılı Sözleşme'nin 14 ülke tarafından onaylanmasının ve üye sayısındaki bu düşüşün nedenlerinden biri olarak Sözleşme'nin masraflara ilişkin oldukça ayrıntılı düzenlemeler içermesi ve ulaşım biçiminin dahi Sözleşme ile belirlenmesi olduğuna yönelik görüş için bkz. McConnell ve diğerleri, s. 321.

⁴⁷⁵ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_1D:2296450,\(16.04.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_1D:2296450,(16.04.2021)).

⁴⁷⁶ Ancak ulusal mevzuat veya toplu sözleşme hükümlerine göre gemi adamının gemiden ayrılmasından itibaren iade yerine kadar ücret ve ödemelerinin de işveren tarafından karşılanması gerekmektedir ve yurda iade de gemi adamının çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak yerine getirmemesinden kaynaklanıyorsa işveren, ulusal mevzuat veya toplu sözleşme hükümlerine göre, ödediği bu ücretten iade masraflarını tahsil edebilecektir (166 sayılı Sözleşme m.4/5).

etapta gemi adamını yurda iade etmekle yükümlü olup yaptığı masrafları sonrasında gemi adamından yurtda talep edebilecektir⁴⁷⁷.

3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Göre Masrafların Karşılanması

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.2/c'ye göre Taraf Devlet, yurda iadeye ilişkin olarak karşılanacak olan masrafların detaylarını, mevzuatında veya diğer önlemlerde ya da toplu iş sözleşmelerinde düzenlemelidir. Emredici nitelik taşımayan ve tavsiye niteliğindeki Yönerge B2.5.1 f.3'te gemi maliki tarafından karşılanması gereken giderler asgari olarak sayılmıştır. İlgili düzenlemeye göre bu giderler, gemi adamının yurda iadesi için seçilen varış noktasına geçişin sağlanmasına ilişkin masraflar, gemiden ayrıldıkları andan iade yerine kadar olan konaklama ve yiyecek masrafları, kişisel yüklerinin 30 kilogramlık kısmının gönderildikleri ülkeye nakline yönelik masraflar, yurda iade için seyahat etmesine engel teşkil eden durum ortadan kalkana kadar oluşan tıbbi tedavi giderleri, ulusal mevzuat veya toplu sözleşme hükümlerinde yer verilmiş ise gemi adamının gemiden ayrılmasından itibaren varış noktasına kadarki ücret ve yan ödemelerden oluşmaktadır. Görüldüğü üzere 166 sayılı Sözleşme'de öngörülen masraf kalemleri, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin emredici nitelik taşımayan bölümünde aynen tekrar edilmiştir. Her ne kadar 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde masraf kalemlerine ilişkin hükümler emredici nitelikte düzenlenmemiş ise de Sözleşme'nin aynen ulusal mevzuata aktarılması durumunda bu hükümler bağlayıcı nitelik taşıyacaktır⁴⁷⁸.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi de 166 sayılı Sözleşme gibi gemi adamını koruyucu düzenlemeler içermektedir. 166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi bu Sözleşme'de de iş sözleşmesinin sona erme nedeni ne olursa olsun gemi maliki, ilk etapta gemi adamını yurda iade etmekle ve masraflarını karşılamakla yükümlüdür. Ancak emredici nitelikteki Standart A2.5.1 f.3'e göre gemi adamının yükümlülüklerini yerine getirmede ciddi ihlallerinin tespiti hâlinde gemi maliki, yurda iadeye ilişkin

⁴⁷⁷ Konu ile ilgili daha önceki açıklamalarımız için bkz. İkinci Bölüm, I. C. 2. a. (1).

⁴⁷⁸ Ancak belirtmek gerekir ki 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde 2014 yılında yapılan değişiklik ile iadeye ilişkin masraf kalemlerine, emredici nitelik taşıyan mali güvence bölümünde de yer verilmiştir. Bu hali ile artık bu masrafların, bir nevi emredici olarak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde düzenlendiğini söylemek mümkündür (Süzel, Yurda İade, s. 233).

olarak yaptığı masrafları gemi adamından talep edebilecektir. Bunun dışında yurda iade masrafları, hiçbir durumda gemi adamına yüklenemeyecektir (Standart A2.5.1 f.5/c). Öte yandan, aynı fıkraya göre Taraf Devlet, iç hukukta yapacağı düzenlemeler ile gemi malikinin yurda iade masraflarını karşılamak amacıyla gemi adamından işe başlarken bir avans istemesini ya da ücretinden veya diğer haklarından bu masrafları tahsil etmesini yasaklamalıdır⁴⁷⁹.

166 sayılı Sözleşme’de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde de yurda iade masraflarından sorumlu olan gemi malikinin üçüncü kişiye bu masrafları rücu edebileceğine ilişkin bir düzenleme bulunmaktadır. Standart A2.5.1 f.4’e göre ulusal mevzuat, gemi malikinin üçüncü tarafla mutabakat çerçevesinde yurda iade masrafını tahsil etme hakkına halel getiremeyecektir.

Bir diğer değinilmesi gereken konu da yurda iadenin sağlanması konusunda ulaşım biçimidir. Sözleşme’nin emredici nitelik taşıyan hükmü Standart A2.5.1 f.2 uyarınca Taraf Devletler, ulusal mevzuatlarında ulaşım biçimini öngörecektir. Ayrıca tavsiye niteliğindeki Yönerge B2.5.1 f.6’ya göre Taraf Devletler, gemi maliklerinin yurda iadeye uygun ve süratli araçları ayarlamaları adına gerekli düzenlemeleri yapmalı; hava yolu ile ulaşım, normal ulaşım şekli olarak kabul edilmelidir.

Görüldüğü üzere hem 166 sayılı Sözleşme’de hem de 2006 Denizcilik Sözleşmesi’nde yurda iadeye ilişkin masrafların karşılanması oldukça kapsamlı ve gemi adamlarını koruyucu şekilde düzenlenmiştir. Bu ayrıntılı düzenlemeler karşısında 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nun eksik olduğunu söylemek mümkündür. Deniz İş Kanunu’nda bir düzenleme yapılması durumunda, işveren veya işveren vekilinin karşılamakla yükümlü olduğu masraf kalemlerinin Sözleşmeler ile uyumlu olacak şekilde detaylandırılması ve ulaşım biçiminin de belirlenmesi gerektiği düşüncesindeyiz. Ayrıca Kanun’da yapılacak değişikliklerle, yurda iadeye ilişkin masrafların, yalnızca gemi adamının yükümlülüklerini ciddi olarak ihlâl etmesi durumu ile sınırlı olacak şekilde yurtda talep edilebilmesi daha yerinde olacaktır.

⁴⁷⁹ Sözleşme’ye göre bunun istisnası, gemi adamının yükümlülüklerini yerine getirmede ciddi ihlallerinin tespitidir. Bu durumda gemi maliki, yurda iade masraflarına ilişkin olarak gemi adamının ücretinden veya diğer haklarından kesinti yapabilecektir.

4. 188 sayılı Sözleşme'ye Göre Masrafların Karşılanması

188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'nin 21. maddesinin 2. fıkrasında yurda iadeye ilişkin masrafların gemi maliki tarafından karşılanacağı düzenlenmiştir. Ancak aynı fıkra da yer alan istisnaya göre, balıkçının ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelere göre çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak ihlâl etmesi nedeniyle iş sözleşmesi sona ermiş ise gemi maliki yurda iade masraflarından sorumlu olmayacaktır. Bu düzenlemenin, 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile paralel olduğunu söylemek mümkündür. Ancak 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi, gemi malikinin karşılaması gereken yurda iade masraflarını açıkça belirtmemiştir. Aynı maddenin 3. fıkrasından bu hususun da Taraf Devletlerin ulusal mevzuatlarında belirlenmesi gerektiği yorumu yapılabilmektedir.

166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde olduğu gibi 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'nde de gemi malikinin rücu imkânına yer verilmiştir. Sözleşme'nin 21. maddesinin 5. fıkrasında, gemi sahibinin yaptığı yurda iade masraflarını, karşılıklı mutabakat çerçevesinde üçüncü taraftan tahsil etmesinin iç hukuktaki bir düzenleme ile engellenemeyeceği belirtilmektedir.

Öte yandan daha önce de belirttiğimiz gibi Sözleşme'nin 39. maddesinde balıkçıların yurda iade edilene dek tıbbî bakım masraflarının gemi maliki tarafından karşılanması öngörülmüştür⁴⁸⁰. Buna göre Taraf Devletler, iç hukuklarında yapacakları düzenleme ile yabancı ülkede bulunan ve sağlık problemleri olan balıkçıların yurda iadesine kadar, tıbbî bakım masraflarından gemi malikinin sorumlu tutulmasını sağlamak durumundadırlar. Ancak Sözleşme, ulusal mevzuatın, gemi hizmetinde meydana gelmemiş bir kaza ya da taahhüt esnasında bilerek gizlenen hastalık veya sakatlık ya da balıkçının kötü niyetinden kaynaklanan sakatlık veya hastalık durumlarında gemi malikinin sorumluluğunun gündeme gelmeyeceğine ilişkin hükümler sevk edebilmesine imkân tanımıştır.

⁴⁸⁰ Bkz. İkinci Bölüm, I. C. 4.

5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre Masrafların Karşılanması

Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması veya Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 sayılı Sözleşme'nin 6. maddesinde gemi malikinin, yolculuk sırasında hastalık ya da yaralanma sonucu karaya çıkan her hasta ya da yaralının yurda iade masrafını karşılamakla yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Sözleşmede yurda iade hakkının gündeme gelmesi açısından, hastalanan ya da yaralanan kişinin sağlık probleminin oluşmasında kusurunun ya da pervasızca hareketinin bulunup bulunmadığı değerlendirilmemiştir. Bu nedenle gemi malikinin, her türlü hastalık ya da yaralanma durumunda yurda iadeye ilişkin masraflardan sorumlu olduğu söylenebilecektir. Gemi malikinin sorumlu olduğu masraf kalemleri aynı maddenin 3. fıkrasında düzenlenmiştir. Buna göre yurda iade masrafları, hasta ya da yaralının ulaşım ve yolculuk sırasındaki yiyecek ve konaklama masrafları ile hareket gününe kadar olan geçim masraflarını kapsamaktadır. Ayrıca Sözleşme'ye göre gemi adamının yurda iade edilene kadar gerekli tıbbî bakım masraflarının da karşılanması gerekmektedir⁴⁸¹. Öte yandan Sözleşme'nin 5. maddesi uyarınca hastalık ya da yaralanma iş göremezlikle sonuçlandığında gemi maliki, hasta olan ya da yaralanan kimseye gemide kaldığı sürece tam ücret ödemekle; eğer hasta ya da yaralı olan kimsenin bakmakla yükümlü olduğu kimseler varsa, karaya çıktığı andan iyileşinceye veya bu hastalığı ya da işgöremezliği sürekli olarak kabul edilinceye kadar ücretin tamamını veya bir kısmını ödemekle yükümlüdür. Ancak, ulusal yasalar veya yönetmelikler bu sorumluluğu on altı haftadan az olmayacak bir süreyle sınırlandırabilir.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 70 sayılı Sözleşme'nin 3. maddesinde gemi adamının sakatlanması veya hastalanması sebebiyle geminin sicile kayıtlı olduğu yer dışında başka bir yerde bırakılması hâlinde yurda iadesinin gündeme geleceği düzenlenmiştir. Bu durumda gemi adamı, tedavi olana kadar veya yurda iade edilene kadar gerekli tıbbî bakım hakkına sahiptir. Ayrıca uygun bir iş bulabilene ya

⁴⁸¹ Türkiye hem 55 sayılı Sözleşme'ye hem de 166 sayılı Sözleşme'ye taraftır. 166 sayılı Sözleşme'de de hastalık ve yaralanma, yurda iade sebeplerindedir ve daha önce belirttiğimiz gibi iade masraflarının hangi kalemlerden oluştuğu bu Sözleşme'de daha detaylı düzenlenmiştir. Bu bakımdan hasta veya yaralanan gemi adamı açısından hangi Sözleşme daha lehe ise onun uygulanması gerekecektir (Acar, Gemiadamı, s. 71).

da yurda iade edilene kadar gemi adamının yiyecek ve konaklama masraflarının da Sözleşme'ye göre karşılanması gerekmektedir. Diğer taraftan, aynı maddenin 2. fıkrası uyarınca gemi adamı, uygun bir iş bulana dek veya yurda iade edilene dek ya da ulusal mevzuat ile belirlenen ve on iki haftadan az olmayacak şekilde sınırlanan süre boyunca ikramiye hariç, ücretinin yüzde yüzüne eşit bir ödenek almaya da hak kazanmaktadır. Ancak daha önce de ifade ettiğimiz üzere, gemi adamının tüm bu masraflarının karşılanması ve bu ödeneklerden yararlanması için, sakatlanmasının gemide gerçekleşmesi veya hastalanmasının kendi kusuru ya da pervasızca hareketi bulunmaksızın gerçekleşmesi gerekmektedir⁴⁸².

Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbî Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme'nin 13. maddesinde gemide hastalanan gemi adamının mümkün olan en kısa sürede ülkesine gönderilmesi ve gönderilme esnasında gemi adamına kişisel yardım sağlanması gerektiği hükmüne bağlanmıştır. Sözleşme'de yurda iade esnasında karşılanacak yardımın detayları açıkça düzenlenmemiş ise de bu yardımın gemi adamının tıbbî bakımına, yiyecek ve konaklama masraflarına ilişkin olduğu düşüncesindeyiz. Öte yandan gemi adamının sağlık durumu yurda iade için yapacağı yolculuğa elverişli değilse seyahat edebilecek duruma gelmesi için yapılacak tedavi ve bakım masraflarının da Sözleşme'ye göre karşılanması gerekmektedir. Belirtmek gerekir ki, tüm bu masrafların karşılanabilmesi, hastalanma veya yaralanmanın gemide gerçekleşmesine bağlıdır.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 165 sayılı Sözleşme'de de 70 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi gemi adamının tıbbî bakımı gerektiren durumu nedeniyle Taraf Devlet dışında başka bir ülkede kalması durumunda yurda iadesi gündeme gelmektedir. Sözleşme'nin 13. maddesine göre gemi maliki, gemi adamının tedavi olana kadar veya yurda iade edilene kadar gerekli tıbbî bakım masraflarını ve ayrıca uygun bir iş bulabilene ya da yurda iade edilene kadar yiyecek ve konaklama masraflarını karşılamak durumundadır. Diğer taraftan 14. madde gereği gemi maliki, gemi adamı uygun bir iş bulana dek veya yurda iade edilene dek ya da ulusal mevzuat ile belirlenen ve on iki haftadan az olmayacak şekilde sınırlanan süre boyunca ikramiye hariç, ücretinin yüzde yüzüne eşit bir ödenek ödemek durumundadır⁴⁸³. 70

⁴⁸² Bkz. İkinci Bölüm, I. C. 5.

⁴⁸³ Sözleşme'ye göre gemi maliki bu ödeme yükümlülüğünü, Taraf Devletin yasaları gereği gemi adamının nakdi yardım almaya hak kazandığı tarih itibarıyla sona erdirebilmektedir.

sayılı Sözleşme'nin aksine 165 sayılı Sözleşme'de gemi adamının bu masraf ve ödeneklerden yararlanabilmesi için gemide çalıştığı sürede yaralanması veya kendi kusuru ya da pervasızca hareketi bulunmaksızın hastalanması koşul olarak aranmamıştır.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

YURDA İADE YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN SON BULMASI VE YURDA İADE ZORUNLULUĞUNA UYULMAMASININ SONUÇLARI

I. YURDA İADE YÜKÜMLÜLÜĞÜNÜN SON BULMASI

A. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'na Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması

Gemi adamının yurda iade hakkının son bulacağı hâllere 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 25. maddesinde yer verilmiştir⁴⁸⁴. “İade hakkında yoksunluk” başlıklı 25. maddenin 1. fıkrasına göre yabancı bir ülkede işine son verilen veya iş sözleşmesi yabancı bir ülkede sona eren gemi adamının, o ülkede denizcilik işleriyle ilgili olsun veya olmasın, başka bir işverenle iş sözleşmesi kurması durumunda eski işveren veya işveren vekilinin gemi adamını yurda iade yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır. Aynı maddenin ikinci fıkrası ise gemi adamının işine son verilmesinden veya iş sözleşmesinin sona ermesinden itibaren bir hafta içinde yurda iade edilmesini istememesi durumunda işveren veya işveren vekilinin iade ile zorunlu tutulamayacağını düzenlemektedir.

⁴⁸⁴ Dürüstlük kuralına uygun olması kaydıyla, iş sözleşmesine yurda iade hakkından feragat edilebileceğine ilişkin hüküm konulabileceği hakkında bkz. Sarıoğlu, s. 217. *Süzel*, iş sözleşmesinin zayıf tarafının gemi adamı olduğunun üzerinde durarak bu görüşün ne kadar yerinde olduğunun tartışmaya açık olduğunu belirtmiştir (Süzel, Yurda İade, s. 234). Kanaatimizce iş sözleşmesine yurda iade hakkından feragat edilebileceğine ilişkin hüküm konulması durumunda, bu hüküm hukuken geçerli bir hüküm sayılmayacaktır. Zira doğmamış bir haktan feragat mümkün değildir. Yurda iade hakkı, iş sözleşmesinin sona ermesi ile birlikte Kanun'da öngörülen şartların gerçekleşmesi durumunda ortaya çıkar. İş sözleşmesinin imzalandığı tarih itibarıyla, henüz gemi adamının doğmuş bir yurda iade hakkından bahsedilemeyecektir. Bu bakımdan da iş sözleşmesinin kurulması esnasında doğmamış bir haktan feragatin mümkün olmadığı düşüncesindeyiz. Diğer taraftan iş sözleşmesinin zayıf tarafı olan gemi adamının bulduğu işi kaybetmemek için söz konusu hükmü de içeren sözleşmeyi imzalayabileceği düşünüldüğünde, kanaatimizce dürüstlük kuralı gereği de ilgili hüküm hukuken geçerli olmayacaktır.

1. İş Sözleşmesi Sona Eren Gemi Adamının Başka Bir İşveren Nezdinde Çalışması

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 25. maddesinin 1. fıkrasına göre gemi adamının iş sözleşmesinin yurt dışında son bulması ve gemi adamının o ülkede başka bir işveren nezdinde işe girmesi hâlinde işveren veya işveren vekilinin iade yükümlülüğü son bulacaktır⁴⁸⁵.

İş sözleşmesi yurt dışında sona eren gemi adamına yurda iade imkânı verilmesindeki asıl sebep, gemi adamının mağduriyetine engel olmaktır. İş sözleşmesi sona eren gemi adamının, bulunduğu ülkede başka bir işte çalışmaya başlaması ile artık o ülkede çaresiz kaldığından bahsedilemeyeceğinden yurda iade hakkının son bulması yerindedir⁴⁸⁶. Öte yandan işçinin korunması ilkesi gereği, işverenin işçiyi gözetme borcu kapsamındaki yükümlülüklerinden birinin de gemi adamının yurda iadesini sağlaması olduğuna daha önce değinmiştik. İş sözleşmesinin sona ermesi ile birlikte yabancı bir ülkede başka bir işveren nezdinde çalışmaya başlayan gemi adamına karşı eski işverenin gözetme borcunun devam ettiğini söylemek ve bununla birlikte işvereni yurda iade ile yükümlü tutmak uygun olmayacaktır.

İş sözleşmesi yurt dışında sona eren gemi adamının başka bir işe girmesini, yurda iade zorunluluğunu ortadan kaldıran bir durum olarak ortaya koyan yasakoyucu aslında sınırlayıcı bir düzenlemeye gitmiştir. Şöyle ki ilgili düzenlemenin lafzından iş sözleşmesinin yurt içinde sona ermesi durumunda bu hususun geçerli olmadığı anlaşılmaktadır. Diğer bir anlatımla, iş sözleşmesi yurt içinde sona eren gemi adamı, başka bir işveren nezdinde çalışmaya başlarsa eski işverenin yurda iade yükümlülüğü devam edecektir. Her ne kadar iş sözleşmesi gerek yurt dışında gerek ise herhangi bir Türk limanında sona eren gemi adamının başka bir işte çalışmaya başlaması ile artık gemi adamının mağduriyetinden ve eski işverenin gözetim yükümlülüğünden bahsedemeyecek isek de Kanun'un açık düzenlemesinin görmezden gelinemeyeceği

⁴⁸⁵ İş sözleşmesi sona eren gemi adamının başka işveren nezdinde çalışmaya başlaması, 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nda da işverenin yurda iade yükümlülüğünü ortadan kaldıran hâl olarak gösterilmiş idi. Kanun'un 21. maddesinin ilk fıkrasında “*Yabancı bir memlekette hizmetine son verilen veya iş akdi yabancı bir memlekette iken sona eren gemiadamı o memlekette, denizcilik işleriyle alakalı olsun veya olmasın, başka bir iş verene herhangi bir işin ifası için bir akit yaptığı takdirde, gemiadamının eski işvereni kendisini Türkiye'ye iade ile mükellef tutulamaz.*” düzenlemesine yer verilmişti.

⁴⁸⁶ Aynı yönde görüş için bkz. Pekdemir, s. 117; Bedük, s. 313.

kanaatindeyiz⁴⁸⁷. Kanun, işveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğünü sona erdiren nedenlerden biri olarak, açıkça iş sözleşmesinin yurt dışında sona ermesini ve gemi adamının o ülkede başka bir işveren nezdinde işe girmesini koşul olarak öngörmüştür. Kanaatimizce, söz konusu hükmün iş sözleşmesi herhangi bir Türk limanında sona eren gemi adamlarını da kapsamı istense idi aynı maddenin 2. fıkrasında⁴⁸⁸ yapıldığı gibi 23. maddesine de kanun koyucu tarafından açıkça atıf yapılırdı.

Kanun, iş sözleşmesinin yurt dışında sona ermesinden sonra gemi adamının o ülkede denizcilik işi ile ilgili olsun veya olmasın başka bir işverenle iş sözleşmesi yapması durumunu hükümde ele almış ise de kanaatimizce hükmü iş sözleşmesi ile sınırlı olarak yorumlamamak gerekir⁴⁸⁹. Gemi adamının iş sözleşmesi dışında istisna veya vekâlet sözleşmesine dayalı olarak da çalışması mümkündür⁴⁹⁰. Daha öncesinde de ifade ettiğimiz gibi yurda iade yükümlülüğü ile amaçlanan gemi adamının mağduriyetinin engellenmesidir. İş sözleşmesinin sona ermesinden sonra o ülkede herhangi bir sözleşmeye tabi olarak çalışmaya başlayan gemi adamının yurda iade edilme gibi bir amacından artık bahsedilemeyeceğinden bir mağduriyeti de söz konusu olmayacaktır. Buna göre de gemi adamının iş sözleşmesi kapsamında mı, yoksa başkaca herhangi bir sözleşme kapsamında mı çalıştığı bir önemi olmadığı düşüncesindeyiz.

⁴⁸⁷ 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 25. maddesinin 1. fıkrasının yurt içinde işine son verilen gemi adamları için de uygulanacağına ilişkin görüşler bulunmaktadır. *Özbek*, Kanun'un 21, 22, 23. maddelerinde düzenlenen gerek yurt dışından ve gerekse yurt içinden işverenin bağlama limanına, yabancı gemi adamları içinse ikametgâhına iade yükümlülüğünün, iş sözleşmesinin feshini müteakip gemi adamının başka bir işverenle iş sözleşmesi yapması ile ortadan kalkacağını belirtmiştir (Özbek, s. 83). Aynı şekilde *Bedük* de Kanun'un 25. maddesinin 1. fıkrasında düzenlenen hususun yurt içinde iade zorunluluğu için de geçerli olduğunu, gemi adamının yurt içinde başka bir işverene bağlı olarak çalışmaya başlaması hâlinde işverenin bu yükümlülükten kurtulacağını ifade etmiştir (Bedük, s. 313).

⁴⁸⁸ İade hakkından yoksunluk başlıklı 25. maddenin 2. fıkrası "21, 22 ve 23 üncü maddelerde yazılı hallerde gemiadamı, işine son verilmesi yahutta hizmet aktinin sona ermesi gününden başlayarak bir hafta içinde yurda iade edilmesini istemezse işveren veya işveren vekili iade ile zorunlu tutulamaz." şeklinde hüküm sevk etmekte olup ilgili düzenlemede, iş sözleşmesinin yurt dışında sona ermesi durumunda yurda iadeye ilişkin 21. maddeye, yabancı gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin 22. maddeye ve iş sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında sona ermesi durumunda yurda iadeye ilişkin 23. maddeye açıkça atıf yapılmıştır.

⁴⁸⁹ 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesinin ilk fıkrasında gemi adamının yalnızca iş sözleşmesi ile çalışması yurda iadesine engel bir durum olarak öngörülmemiş; gemi adamının başka bir işverenle herhangi bir işin ifası için bir sözleşme yapması yurda iade hakkının sona ermesi açısından yeterli kabul edilmiş idi.

⁴⁹⁰ Sarioğlu, ss. 217, 218; Bedük, s. 313.

2. Yurda İadenin Süresinde Talep Edilmemesi

İşveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğünün son bulacağı diğer bir hâl de gemi adamının iş sözleşmesinin sona ermesinden itibaren bir hafta içinde yurda iadesini talep etmemesidir⁴⁹¹. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 25. maddesinin 2. fıkrasına göre “21, 22 ve 23 üncü maddelerde yazılı hâllerde gemi adamı, işine son verilmesi yahutta hizmet akdinin sona ermesi gününden başlayarak bir hafta içinde yurda iade edilmesini istemezse işveren veya işveren vekili iade ile zorunlu tutulamaz.”⁴⁹²

Kanun burada iş sözleşmesinin yurt dışında mı yoksa herhangi bir Türk limanında mı sona erdiği ile ilgili bir ayrıma gitmediği gibi yabancı gemi adamlarını da bu hüküm kapsamına dâhil etmiştir. Başka bir anlatımla iş sözleşmesi gerek yurt dışında sona eren gemi adamı, gerek herhangi bir Türk limanında sona eren gemi adamı ve gerekse yabancı gemi adamı iş sözleşmesinin sona ermesinden itibaren bir hafta içinde yurda iade edilmesini istemelidir.

Kanun'da belirtilen bu bir haftalık süre, hak düşürücü süre olup gemi adamı bu süre içerisinde iade talebinde bulunmazsa, işveren veya işveren vekili iade ile zorunlu tutulamayacaktır⁴⁹³.

Kanun'un ilgili maddesinde bir haftalık sürenin gemi adamının işine son verildiği veya iş sözleşmesinin sona erdiği tarihten itibaren başlayacağı belirtilmiştir. Ancak bu sürenin başlangıcı ile ilgili olarak Kanun'un 17. maddesindeki düzenlemenin göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Söz konusu madde uyarınca, gemi seferde iken iş sözleşmesi bildirimli ya da bildirimsiz olarak feshedilirse, fesih, ancak geminin kararlaştırılan limana veya kararlaştırılmış liman değişmiş ise ilk uğrayacağı limana varmasından sonra hükümlerini doğurur. Sonuç olarak, gemi seyir hâlinde iken iş sözleşmesi feshedilirse bir haftalık süre, Kanun'un 17. maddesi gereği geminin

⁴⁹¹ “Davacı gemi adamının Deniz İş Kanunu'nun 25/11 maddesi uyarınca hizmet akdinin sonra ermesinden sonra bir hafta içinde yurda iadesi için başvuruda bulunmadığından, yurda iade tazminatının sonuç olarak reddine karar verilmesi de isabetlidir”, Yargıtay 9. H.D., 17.12.2012, 2010/48602 E., 2012/43013 K., www.kazanci.com, (24.04.2021).

⁴⁹² 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 21. maddesinin 2. fıkrası da aynı yönde idi.

⁴⁹³ Bu sürenin hak düşürücü süre olduğuna ilişkin bkz. Başarı, s. 357; Özbek, s. 84; Sarıoğlu, s. 217; Bedük, s. 306; Moral, s. 141.

kararlaştırılan limana veya kararlaştırılmış liman değişmiş ise ilk uğrayacağı limana varmasından sonra bařlayacaktır⁴⁹⁴.

Bir haftalık sürenin başlama anı ile ilgili Kanun'da bir istisnaya yer verilmiştir. Kanun'un 25. maddesinin 3. fıkrasına göre, gemi adamının gemide hizmet görmesinin tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle imkânsız bir hâl alması gemi adamına yüklenemeyecek sebepler altında doğmuşsa veya gemi adamı için hastalık gibi⁴⁹⁵ zorunlu sebepler meydana gelmiş ise bir haftalık süre, engellerin kalktığı günden itibaren işlemeye başlayacaktır.

Gemi adamının iade talebi ile ilgili olarak Kanun'da bir Őekil Şartı ngrlmemiştir. Bu nedenle, iş sözleşmesi Kanun'da öngörülen hâllerde sona eren gemi adamı, bir haftalık yasal süre içerisinde işveren veya işveren vekiline sözlü veya yazılı olarak yurda iade başvurusunda bulunabilecektir. Ancak talebin yazılı olarak yapılması ispat açısından kolaylık saęlayacaktır⁴⁹⁶.

Gemi adamının yurda iade talebi Kanun'da bir süreye bağlanmış ise de bu talebin ardından işveren veya işveren vekilinin bu yükümlülüğünü ne kadar zaman içerisinde yerine getirmek zorunda olduğuna ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Geminin çıktığı seferin uzunluğu dikkate alınarak Kanun'a, ticari örf ve detlere, uluslararası teamüllere uygun bir Şekilde bu süre belirlenmelidir. Belirlenen bu makul süre içerisinde iadesi sağlanmayan gemi adamı, maddi ve manevi zararlarının tazminini işveren veya işveren vekilinden talep edebilmelidir⁴⁹⁷.

⁴⁹⁴ Sarioğlu, s. 169; Bedük, s. 306.

⁴⁹⁵ 6379 sayılı Deniz İş Kanunu m.21/3'te, yalnızca, gemi adamının gemide hizmet görmesinin tevkif, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle imkânsız bir hâl alması durumu sayılmış; hastalık gibi zorunlu sebeplerin meydana gelmesi hâlinde ise bir haftalık sürenin bu durumun ortadan kalkmasından itibaren işlemesine imkân tanınmamıştır.

⁴⁹⁶ zbek, s. 84; Sarioğlu, s. 214; Bedük, s. 307; Pekdemir, s. 117.

⁴⁹⁷ Bedük, s. 307.

B. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri Bakımından Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması

1. 23 sayılı Sözleşme'ye Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması

23 sayılı Sözleşme'nin 3. maddesinin 2. fıkrasına göre gemi adamının ülkesi, istihdam ilişkisinin başladığı liman veya yolculuğun başladığı limanlardan birine giden gemide uygun bir pozisyonda istihdam olunması durumunda işverenin iade yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır.

166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nden farklı olarak 23 sayılı Sözleşme, yurda iadenin talep edilme süresi ile ilgili herhangi bir düzenleme içermemektedir. Sözleşme'de gemi adamlarının yurda iade hakkını elde etmeleri için koşul olarak iade talebinde bulunmaları gereken bir hak düşürücü süre öngörülmemiştir. Bu nedenle de gemi adamlarının belirli bir süre içerisinde iade talebinde bulunmamaları durumunda işverenin gemi adamını yurda iade etme yükümlülüğünün ortadan kalktığını söylemek mümkün değildir. Bununla birlikte, dürüstlük kuralı gereği yurda iade hakkının makul bir süre içerisinde kullanılması gerektiğini düşünmekteyiz.

2. 166 sayılı Sözleşme'ye Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması

23 sayılı Sözleşme'den farklı olarak 166 sayılı Sözleşme, gemi adamının ülkesi, istihdam ilişkisinin başladığı liman veya yolculuğun başladığı limanlardan birine giden gemide uygun bir pozisyonda istihdam olunmasını, işverenin iade yükümlülüğünü ortadan kaldıran bir hâl olarak hükme bağlamamıştır. 166 sayılı Sözleşme, yükümlülüğün son bulmasını yurda iadenin talep edilme süresi ile ilişkilendirmiştir. Sözleşme'nin 8. maddesine göre gemi adamının yurda iade hakkı, ulusal mevzuat veya toplu iş sözleşmelerinde belirlenen makul bir süre içerisinde kullanmayı talep etmediği durumda son bulacaktır. Sözleşme, yurda iade hakkının talep edilebileceği süreyi Taraf Devletlerin iç hukukuna bırakmış; süre bakımından da ölçüt olarak makul olmayı aramıştır.

3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması

166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de gemi adamının yurda iade hakkını talep edebileceği süreye ilişkin bir düzenleme öngörülmüştür. Sözleşmesi'nin emredici nitelik taşımayan Yönerge B2.5.1 f.8'e göre Taraf Devletlerin ulusal mevzuat veya toplu iş sözleşmelerinde belirleyecekleri makul süre içerisinde gemi adamının yurda iadeyi talep etmemesi hâlinde bu hakkı sona erecektir. Sözleşme, yurda iade hakkının talep edilebileceği süreyi Taraf Devletlerin iç hukukuna bırakmış ve süre bakımından da ölçüt olarak makul olmayı aramıştır.

Diğer taraftan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Yönerge B2.5.1 f.5'i de burada değerlendirmek gerekir. Her ne kadar gemi maliki, gemi adamının varış noktasına kadar olan iade masraflarını karşılamak durumunda ise de Yönerge B2.5.1 f.5'e göre gemi adamının bahsedilen varış noktalarından herhangi birine giden gemide uygun istihdamını sağladığı takdirde bu yükümlülükten kurtulabilmektedir. Ancak bu düzenleme, Taraf Devletler bakımından emredici nitelikte değildir. Bu düzenlemenin aynen iç hukuka aktarılması durumunda emredici nitelik taşıyacaktır. Taraf Devletlerin ulusal mevzuatlarında buna ilişkin bir düzenleme olması durumunda gemi malikleri, gemi adamlarının varış noktalarından herhangi birine giden gemide uygun istihdamını sağlayarak yurda iade masraflarına ilişkin sorumluluklarını sona erdirebilecektir.

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun yurda iade yükümlülüğünün sona ermesine ilişkin hükümleri ile uluslararası sözleşme hükümleri farklılık göstermektedir. Yukarıda da incelediğimiz üzere, Deniz İş Kanunu'na göre iş sözleşmesi yurtdışında sona eren gemi adamının o ülkede başka bir işveren nezdinde işe girmesi halinde işveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğü ortadan kalkmaktadır. Ancak tarafı olduğumuz 166 sayılı Sözleşme ve taraf olma yolundaki işlemleri başlattığımız 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde buna ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu düzenlemenin Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne aykırı olmadığını düşünmekteyiz⁴⁹⁸. Zira asıl amaç gemi adamının mağduriyetini engellemek olduğundan ve iş sözleşmesi sona erdikten sonra başka bir işte çalışmaya

⁴⁹⁸ Aynı görüş için bkz. Süzel, Yurda İade, s. 234.

başlayan gemi adamının yurda iade edilme gibi bir amacından ve mağduriyetinden de bahsedilemeyeceğinden bu husus ile ilgili iç hukukumuzda düzenlemeye gidilmesinde herhangi bir sakınca bulunmamaktadır.

Diğer taraftan yurda iadenin talep edilebileceği süre açısından da yasal düzenlememizi Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ile karşılaştırmamız gerekmektedir. Yukarıda belirttiğimiz üzere, gerek 166 sayılı Sözleşme’de gerek ise 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde yurda iadenin talep edilebileceği süre Taraf Devletlere bırakılmış ve süre bakımından ölçüt olarak “makul” olma aranmıştır. 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nun 25. maddesine baktığımızda ise yurda iadenin talep edilebilmesi için bir haftalık süre öngörülmüştür. Kanaatimizce bu bir haftalık süre, kısa olduğundan makul bir süre değildir⁴⁹⁹. Bu açıdan iç hukukumuzun, tarafı olduğumuz 166 sayılı Sözleşme’ye ve taraf olma yolundaki işlemleri başlattığımız 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’ne uyumlu hâle getirilmesinin gerekli olacağı düşüncesindeyiz.

4. 188 sayılı Sözleşme’ye Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması

188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi’nde açıkça gemi malikinin yurda iade yükümlülüğünün son bulacağı durumlar düzenlenmemiş olmakla birlikte Sözleşme’nin 21. maddesinin 3. fıkrasında, gemi malikinin gemi adamını yurda iade etmekle yükümlü olduğu durumların Taraf Devletlerin iç hukukunda belirleneceği hükme bağlanmıştır. Ayrıca Sözleşme, yurda iadenin talep edilme süresi ile ilgili de herhangi bir düzenleme içermemektedir. Bu nedenle balıkçıların yurda iade hakkını elde etmeleri için koşul olarak bir hak düşürücü süreden bahsedilemeyecektir. Bununla birlikte, balıkçıların da dürüstlük kuralı gereği yurda iade hakkını makul bir süre içerisinde kullanmaları gerektiği kanaatindeyiz.

⁴⁹⁹ Aynı görüş için bkz. Acar, Gemiadamı, s. 51; Süzel, Yurda İade, s. 235.

5. Diğer Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre Yurda İade Yükümlülüğünün Son Bulması

Gemi Adamlarının Hastalanması, Yaralanması veya Ölümü Halinde Armatörün Sorumluluğuna İlişkin 55 sayılı Sözleşme'nin 6. maddesinde gemi malikinin, yolculuk sırasında hastalık ya da yaralanma sonucu karaya çıkan her hasta ya da yaralının yurda iade masrafını karşılamakla yükümlü olduğu düzenlenmiş ise de aynı maddenin son fıkrasında bu yükümlülüğe bir alternatif getirilmiştir. Söz konusu fıkraya göre eğer hasta ya da yaralı iş yapabilecek durumda ise gemi maliki, Sözleşme'de gösterilen iade yerlerinden birisine yönelmiş bir gemide ona uygun bir iş sağlayarak yurda iade yükümlülüğünü yerine getirebilmektedir.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 70 sayılı Sözleşme'nin 3. maddesine göre, gemide çalıştığı sürede yaralanan veya kendi kusuru ya da pervasızca hareketi bulunmaksızın hastalanan gemi adamının yurda iade imkânı olmakla birlikte tedavi olana kadar veya yurda iade edilene kadar gerekli tıbbî bakım hakkı da bulunmaktadır. Ayrıca aynı maddeye göre, gemi adamının bir iş bulabilene ya da yurda iade edilene kadar yiyecek ve konaklama masraflarının da karşılanması gerekmektedir. Gemi adamının yurda iadesi ile gemi malikinin hem iade hem gerekli tıbbî bakım hem de yiyecek ve konaklama masraflarını karşılama yükümlülüğü sona ermektedir. Ancak yurda iadeden önce gemi malikinin tedavi edilmesi durumunda artık gemi malikinin tıbbî bakım yükümlülüğünden bahsedilemeyecektir. Diğer taraftan Sözleşme'ye göre gemi adamına uygun bir iş bulunması hâlinde gemi malikinin yiyecek ve konaklama masraflarını karşılama yükümlülüğü de sona erecektir. Öte yandan daha öncesinde üzerinde durmaya çalıştığımız üzere⁵⁰⁰, aynı maddenin 2. fıkrası gereği gemi adamı, yurda iade edilene dek ikramiye hariç, ücretinin yüzde yüzüne eşit bir ödenek almaya da hak kazanmaktadır. Ancak gemi adamının uygun bir iş bulması veya on iki haftadan az olmayacak şekilde ulusal mevzuatta sınırlanan sürenin sona ermesi ile gemi malikinin bu ücret ödeme yükümlülüğü de sona ermektedir.

Gemi Adamlarının Sağlığının Korunması ve Tıbbî Bakımına İlişkin 164 Sayılı Sözleşme'nin 13. maddesinde gemide hastalanan gemi adamının ülkesine

⁵⁰⁰ Bkz. İkinci Bölüm, III. B. 5.

gönderilmesi ve gönderilme esnasında gemi adamına kişisel yardım sağlanması gerektiği hükme bağlanmış ise de Sözleşme’de bu yükümlülükleri ortadan kaldıran herhangi bir hususa veya alternatifine yer verilmemiştir.

Gemi Adamlarının Sosyal Güvenliğine İlişkin 165 sayılı Sözleşme’ye göre de tıbbî bakımı gerektiren durumları nedeniyle gemi adamlarının yurda iade hakkı bulunmaktadır. Bununla birlikte, Sözleşme’nin 13. maddesine göre gemi maliki, gemi adamının tıbbî bakım masraflarını ve yiyecek ve konaklama masraflarını karşılamak durumundadır. Gemi malikinin tıbbî bakım yükümlülüğü, gemi adamının yurda iade edilmesi veya bundan önce tedavi edilmesi durumunda sona erecektir. Yiyecek ve konaklama masraflarını karşılama yükümlülüğü ise gemi adamının yurda iade edilmesi veya bundan önce uygun bir işte istihdamının sağlanması ile sona erecektir.

İncelediğimiz bu Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri, yurda iadenin talep edilme süresi ile ilgili herhangi bir düzenleme içermemektedir. Bu Sözleşmeler’de yurda iade, yalnızca gemi adamının hastalanması ya da sakatlanması durumunda gündeme geldiği için gemi adamı açısından olumsuz bir durum yaratmamak adına, hak düşürücü süre öngörülmemesi yerindedir. Bununla beraber dürüstlük kuralı gereği, hastalanan ya da sakatlanan gemi adamlarının da yurda iade haklarını makul bir süre içerisinde kullanmaları gerekmektedir.

II. İADE ZORUNLULUĞUNA UYULMAMASININ SONUÇLARI

A. 854 sayılı Deniz İş Kanunu’na Göre Sonuçları

Gerek 854 sayılı Deniz İş Kanunu gerek ise Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri kapsamında gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin olarak yapılan incelemelerimizden de anlaşılacağı üzere, kural olarak, gemi adamının yurda iadesinin sağlanması işveren açısından bir yükümlülüktür. 854 sayılı Deniz İş Kanunu’nda veyahut Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri’nde belirtilen hâllerde yurda iade hakkını elde eden gemi adamının iade edileceği limana bırakmayan veya iade için gerekli masrafları ödemeyen işveren veya işveren vekilinin hukukî ve cezaî sorumluluğu bulunmaktadır.

854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 24. maddesi “*iade zorunluluğuna uymama*” durumunu düzenlemektedir. İlgili düzenlemeye göre işveren veya işveren vekilinin 21 ve 23. maddelerde belirtilen zorunluğa uymaması hâlinde gemi adamı, yurda dönmek için yaptığı durumuna uygun yol, iaşe ve sair masrafları ve ayrıca 15 günlük ücreti tutarında bir tazminatı işveren veya işveren vekilinden talep edebilir⁵⁰¹. Maddede belirtilen zorunluluğa uymama durumunu, yurda iade zorunluluğunun hiç yerine getirilmemesi veyahut gemi adamının iade edilmesi gereken yerden başka bir yere iade edilmesi veyahut da gemi adamının yol, iaşe ve sair zarurî masraflarının tam olarak karşılanmaması veya ödenmemesi olarak anlamak gerekir.

Ayrıca Deniz İş Kanunu'nun 51. maddesinin 2. fıkrasının (a) bendine göre 21 ve 23. maddeler gereği iade zorunluluğuna uymayan işveren veya işveren vekili hakkında idarî para cezası verilir⁵⁰².

Kanun'un 24. maddesi, yabancı gemi adamının ikametgâhının bulunduğu mahal limanına iade etmeyen işveren veya işveren vekilinin yaptırım olarak yol, iaşe ve sair masraflar ile tazminatı ödemesinden söz etmemektedir. Bu da yabancı gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin hükmün ihlâlinin herhangi bir yaptırımı olmadığı anlamına gelmektedir. Kısacası yabancı gemi adamları Kanun'un 24. maddesinden yararlanamamaktadır. Aynı durum, yurda iade borcuna aykırılığın cezaî sonuçlarının öngörüldüğü 51. maddenin 2. fıkrasının (a) bendi için de geçerlidir. İlgili maddede yalnızca 21 ve 23. maddeler gereği iade zorunluluğuna uymayan işveren veya işveren vekili hakkında idarî para cezasına hükmolunacağı belirtilmekte; yabancı gemi adamlarının yurda iade edilmemesinin cezaî sonuçlarından söz edilmemektedir. Hâlbuki yabancı gemi adamının yurda iadesi yasal bir zorunluluk olarak kabul edilmiş iken hükmün ihlâli hâlinde herhangi bir hukukî ve cezaî yaptırım öngörülmemesi büyük bir eksiklik⁵⁰³. Mevcut düzenleme karşısında yabancı gemi adamı, yurda iade yükümlülüğünün ihlâli hâlinde işverenden ancak genel hükümler çerçevesinde maddi ve manevi tazminat talep edebilecektir⁵⁰⁴. Kanaatimizce, yabancı gemi adamları da yurda iade yükümlülüğünün ihlâli durumunda yaptırımların öngörüldüğü 24. ve 51.

⁵⁰¹ İlgili düzenlemede yer alan tazminat ifadesinin eleştirisi için bkz. Acar, Gemiadamı, s. 50.

⁵⁰² 2022 yılı itibarıyla idarî para cezası 4.724 TL'dir. Yurda iade yükümlülüğünü yerine getirmeyen işveren veya işveren vekilinin ödemesi gereken idarî para cezası ile gemi adamının 15 günlük ücreti tutarındaki tazminatın caydırıcı olmadığı yönünde bkz. Pekdemir, s. 116.

⁵⁰³ Öktem Songu, Sona Erme, s. 864; Bedük, ss. 314, 315.

⁵⁰⁴ Kar, s. 366; Öktem Songu, Sona Erme, s. 864; Bedük, s. 315.

maddeler kapsamına dâhil edilmeli; aynı gemide çalışanlar arasındaki eşitlik ilkesine aykırı bu durumun önüne geçilmelidir⁵⁰⁵.

Diğer taraftan Deniz İş Kanunu'nda gemi adamlarının yurda iade edilme süresi ile ilgili herhangi bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Kanaatimizce, mevzuatımızda açık hüküm bulunmasa da gemi adamlarının yurda iadesi makul bir süre içinde gerçekleştirilmelidir. Zira mevzuatta açık hüküm bulunmaması, işverenin gemi adamını dilediği zaman yurda iade edeceği anlamına gelmemektedir. Bu konu ile ilgili diğer bir sorun da makul süre içinde işverenin yurda iade yükümlülüğünü yerine getirmemesinin sonucuna ilişkindir. İşverenin gemi adamını makul sürede yurda iade etmemesi hâlinde de Kanun'un 24. ve 51. maddelerinin uygulanması gerektiğini ve hukukî ve cezaî bu yaptırımlar ile gemi adamları açısından oluşabilecek muhtemel zararların önüne geçilebileceğini düşünmekteyiz⁵⁰⁶.

Son olarak, Deniz İş Kanunu'nun yurda iadeye ilişkin hükümleri incelendiğinde, gemi adamının yurda iade hakkının korunması için iade zorunluluğuna uyulmaması durumunda yalnızca işveren veya işveren vekiline hukukî ve cezaî yaptırım öngörülmekle sınırlı kaldığını görmekteyiz. Mevzuatımız işveren veya işveren vekilinin yurda iade masraflarını karşılamaması durumunda Türk yetkili makamlarını da yurda iadede sorumlu tutacak düzenlemeler içermemektedir. Aynı şekilde Türk yetkili makamlarının yurda iade masraflarını karşılamaması durumunda, yapmış olduğu masrafları talep etme hakkının bulunduğu dair Deniz İş Kanunu'nda hüküm bulunmadığı gibi gemi üzerinde Türk Ticaret Kanunu'nun 1320. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendi gereği rehinli alacaklı sıfatıyla ihtiyati haciz talep etme imkânına sahip olduğuna yönelik bir hüküm veya Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddesine yapılan bir atıf da bulunmamaktadır⁵⁰⁷. Bu hususlara ilişkin mevzuatımızda düzenlemeler yapılmasına ihtiyaç olduğu kanısındayız. Gemi adamlarının yurda iade hakkının sağlanması adına, Kanun'da yapılacak değişikliklerle, yurda iadeye ilişkin masrafların Türk yetkili makamlarca karşılanabileceğine yönelik hüküm ve koşullar getirilmeli; ayrıca masrafların yetkili makamlarca karşılanması durumunda bu masrafların tahsiline yönelik güvence sağlayan hükümler de sevk edilmelidir.

⁵⁰⁵ Aynı görüş için bkz. Öktem Songu, Sona Erme, s. 864; Bedük, s. 315.

⁵⁰⁶ Aynı görüş için bkz. Öktem Songu, Sona Erme, s. 864.

⁵⁰⁷ Süzel, Yurda İade, s. 213. Ayrıca, Türk yetkili makamlarının yurda iade işlemlerini ve masraflarını üstlenmesi gerekebileceği ile ilgili bkz. Süzel, Yurda İade, ss. 204, 205.

B. Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'ne Göre Sonuçları

1. 23 sayılı Sözleşme'ye Göre Sonuçları

23 sayılı Sözleşme'nin 3. maddesinin 1. fıkrasında gemi adamlarının yurda iade edilmesi ve bu masraflara kimin katlanacağı hususunun Taraf Devletlerin iç hukukunda belirleneceği öngörülmüştür. Dolayısıyla, Sözleşme'de yurda iade işlemlerini kimin gerçekleştirmesi gerektiği açıkça belirlenmemiş ve iç hukuka bırakılmıştır⁵⁰⁸. Öte yandan Sözleşme'de yurda iadeye ilişkin yükümlülüğe uyulmaması durumunda herhangi bir yaptırıma da yer verilmemiştir. Kanaatimizce, bu husus da Taraf Devletlerin iç hukuklarında yapacakları düzenleme ile belirlenebilecektir.

Yurda iade işlemlerinin kimin tarafından gerçekleştirilmesi gerektiği açıkça düzenlenmemiş olmasına rağmen bu hakkın güvence altına alınması adına Sözleşme'de önemli bir düzenlemeye yer verilmiştir. Şöyle ki Sözleşme'nin 6. maddesi ile geminin kayıtlı olduğu devlet, Sözleşme uyarınca yurda iade hakkına sahip gemi adamlarının⁵⁰⁹ yurda iadesinden sorumlu tutulmuştur. İlgili düzenlemede gemi adamının uyruğu açısından da herhangi bir ayrıma gidilmemiş olup hangi uyrukta olursa olsun gemi adamının yurda iadesine ilişkin masraflardan geminin kayıtlı olduğu devlete sorumluluk yüklenmiştir. Buna göre, Sözleşme kapsamında yurda iade hakkına sahip gemi adamlarının yurda iade edilmemesi durumunda, geminin kayıtlı olduğu devlet, gerekli masrafları karşılayarak yurda iadeyi gerçekleştirmek durumundadır.

2. 166 sayılı Sözleşme'ye Göre Sonuçları

166 sayılı Sözleşme'nin 4. maddesinde de belirtildiği üzere gemi maliki, yurda iade sürecini organize etmek ve iade masraflarını karşılamakla yükümlüdür. Buradan aslî sorumluluğun gemi malikine yüklendiği anlaşılmaktadır. Ancak Sözleşme, gemi malikinin bu yükümlülüklerini yerine getirmemesi ihtimaline karşı da gemi adamlarını

⁵⁰⁸ Süzel, Yurda İade, s. 206.

⁵⁰⁹ 23 sayılı Sözleşme bakımından yurda iade hakkına sahip gemi adamları için bkz. Birinci Bölüm, IV. A. 2.

koruyucu düzenlemeler içermektedir. Gemi maliki, organizasyon ve masraflarla ilgili bu yükümlülüklerini ihlâl ederse, Sözleşme'nin 5. maddesinin (a) bendine göre geminin kayıtlı olduğu Taraf Devlet, yurda iade sürecine ilişkin gerekli organizasyonu yapmak ve yurda iade masraflarını karşılamakla sorumludur. Geminin kayıtlı olduğu Taraf Devlet de bunu yerine getirmez ise, yine Sözleşme'nin 5. maddesinin (a) bendine göre gemi adamının yurda iade edilirken ayrılacağı devlet yetkili makamları veya gemi adamının vatandaşı olduğu devlet yetkili makamları gerekli organizasyonu yapmak ve masrafları ödemekle yükümlüdür⁵¹⁰.

Sınırlarından iade olunan devlet veya vatandaşı olduğu devlet, gemi adamının yurda iade masrafını ödemiş ve gerekli hazırlıkları yapmış ise bu devletler Sözleşme'nin 5. maddesinin (a) bendine göre söz konusu masrafları geminin kayıtlı olduğu Taraf Devletten isteyebilecektir. Geminin kayıtlı olduğu Taraf Devlet de bu masrafları Sözleşme'nin 5. maddesinin (b) bendine göre gemi malikine rücu edebilecektir.

Ancak belirtmek gerekir ki aynı maddenin (c) bendinde belirtildiği üzere, Sözleşme'nin 4. maddesinin 3. fıkrasındaki istisna⁵¹¹ hariç, iade masrafları hiçbir durumda gemi adamına yüklenemeyecektir. Buna göre iade masraflarını diğer devletler, geminin kayıtlı olduğu Taraf Devlete; Taraf Devlet, gemi malikine; gemi maliki ise ancak gemi adamının çalışma ilişkisinden kaynaklı yükümlülüklerini ciddi olarak yerine getirmemesinden dolayı yurda iade gündeme gelmiş ise gemi adamına rücu edebilecektir. Başka bir anlatımla ne geminin kayıtlı olduğu devlet ne de başka bir devlet iade masraflarını doğrudan gemi adamına rücu edebilecektir. Yalnızca gemi maliki, Sözleşme'nin 4. maddesinin 3. fıkrasındaki şartlar varsa iade masraflarını gemi adamından talep edebilecektir. Öte yandan Sözleşme'nin açık düzenlemesi karşısında

⁵¹⁰ *Acar*, bu konuyu bir örnek ile açıklamıştır. Liberya bayraklı bir Türk gemisinde çalışan Romen vatandaşı olan gemi adamı İstanbul'dan Köstence'ye iade istiyorsa, önce Türk gemi malikine başvurur. Gemi maliki bunu yerine getirmezse, sicil devleti olan Liberya makamlarına başvurması gerekir. Ancak Liberya, İstanbul'da fahri konsolosluk seviyesinde temsil edildiği için pratikte bir yardımcı olmaz ve asıl önemlisi Liberya 166 sayılı Sözleşme'ye taraf değildir. O nedenle gemi adamı Ulaştırma Bakanlığı'na başvurmalı; İstanbul Liman Başkanlığı da bu hususta yol göstermelidir. Gemi adamı bu yol dışında, Romanya Dışişleri Bakanlığı'na veya İstanbul Romanya Konsolosluğu'na da başvurabilir (*Acar, Gemiadamı*, ss. 49, 50).

⁵¹¹ Daha öncesinde de belirttiğimiz üzere Sözleşme'nin 4. maddesinin 3. fıkrasına göre yurda iade, gemi adamının ulusal mevzuat veya toplu sözleşmelere göre çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak yerine getirmemesinden dolayı gündeme gelmekte ise gemi malikinin rücu imkânı bulunmaktadır. Konu ile ilgili önceki açıklamalarımız için bkz. İkinci Bölüm, I. C. 2. a. (1).

gemi malikine rücu hakkı da yalnızca geminin kayıtlı olduğu Taraf Devlete tanınmıştır. Bunun bir sonucu olarak da gemi adamının sınırlarından iade olunan devlet veya vatandaşı olduğu devlet, yurda iade masraflarını karşılamış ise bunu gemi malikine rücu edemeyecek; söz konusu masrafları yalnızca geminin kayıtlı olduğu Taraf Devletten isteyebilecektir⁵¹².

Ayrıca Sözleşme'nin 10. maddesinde, gemi adamlarının yurda iadesinin kolaylaştırılması adına, Sözleşmeye taraf liman devletlerin de sorumluluğu üzerinde durulmuştur. İlgili hükümde “Her üye limanlarını ziyaret eden veya karasularından ya da karasal su yollarından geçen gemilerde çalışan gemiadamlarının ülkelerine geri gönderilmelerini olanaklı kıldığı gibi yerlerine başka gemiadamlarının alınmasına da olanak sağlar” düzenlemesine yer verilmiştir⁵¹³.

Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi, 166 sayılı Sözleşme ile ilgili 2008 yılında Türkiye'ye yönelttiği doğrudan talepte gemi malikinin veya geminin kayıtlı olduğu Taraf Devletin, yurda iadesi için gerekli düzenlemeleri yapmaması ve masrafları karşılamaması durumunda yetkili makamlarca masrafların karşılanması adına mevzuatta herhangi bir düzenleme yapıp yapılmadığını ve yetkili makamlarca yapılan yurda iade masraflarının gemi malikinden tahsiline ilişkin herhangi bir yasal düzenlemenin mevcut olup olmadığını sormuştur⁵¹⁴. Ancak Türkiye tarafından bu sorulara cevap verilmediği gibi bu konuda herhangi bir ilerleme de kaydedilmemiştir.

⁵¹² *Acar*, Liberya bayraklı bir Türk gemisinde çalışan Romen vatandaşı olan gemi adamının iadesine ilişkin yukarıda yer verilen örnekten yola çıkarak, Liberya'nın Uluslararası Çalışma Örgütü üyesi olduğunun, ancak 166 sayılı Sözleşme'ye taraf olmadığına üzerinde durmuş; Liberya'nın 166 sayılı Sözleşme'ye taraf olmadığı için masrafları ödemekten kaçınıp kaçınamayacağı, Sözleşme'ye taraf olmasa bile Uluslararası Çalışma Örgütü üyesi olduğundan masrafların kendisine yüklenip yüklenemeyeceği sorusunu yönelmiştir. Sözleşmeler açısından üye ülkelerin yükümlülüklerinin düzenlendiği Uluslararası Çalışma Örgütü Anayasası'nın 19. maddesinin 5. fıkrasını gözeterek Liberya'nın masrafları ödemekten kaçınma hakkının olduğu görüşünü belirtmiştir (*Acar, Gemiadamı*, s. 54). Kanaatimizce de gemi malikinin yurda iade ile ilgili yükümlülüklerini ihlâl etmesi durumunda geminin kayıtlı olduğu devlet, 166 sayılı Sözleşme'ye taraf ise yurda iade sürecine ilişkin gerekli organizasyonu yapmak ve yurda iade masraflarını karşılamakla yükümlüdür. Nitekim 166 sayılı Sözleşme'nin 1. maddesinde de Sözleşme'nin, yürürlükte olduğu üye ülkeye uygulanacağı açıkça belirtilmiştir. Bu açıdan *Acar*'ın verdiği örnek üzerinden ilerlediğimizde kanaatimizce de 166 sayılı Sözleşme'ye taraf olmayan Liberya'nın yurda iadeyle ilişkin masrafları karşılama ve gerekli organizasyonu yaptıktan kaçınma hakkı vardır.

⁵¹³ Liman devletlerinin sorumluluğu ve bir Liman Devleti olarak Türkiye'nin yurda iadede sorumluluğu hakkında bkz. *Acar, Gemiadamı*, s. 54.

⁵¹⁴ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,\(30.04.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:2296450,(30.04.2021)).

Bunun üzerine Komite tarafından 2016 yılında bu hususların üzerinde tekrar durulmuş ve gecikmeden tüm uygun önlemlerin alınması talep edilmiştir⁵¹⁵.

3. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Göre Sonuçları

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 uyarınca gemi adamlarının yurda iade edilme sürecinin düzenlenmesi ve masraflarının karşılanması gemi malikinin sorumluluğundadır. Sözleşme ile yurda iadeye ilişkin sorumluluk gemi malikine yüklenmiş olsa da gemi malikince bu süreç düzenlenmez ve masraflar da karşılanmaz ise gemi adamı, yurdundan uzak bir yerde geri dönüş masraflarını karşılayamayacak bir hâlde kalabilir. Bunun önüne geçmek adına 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.5/a'da gemi malikinin yurda iade işlemlerini yerine getirmediği durumda, geminin bayrağını taşıdığı devletin yetkili makamları, iade sürecini düzenlemek ve masrafları karşılamakla sorumlu tutulmuştur⁵¹⁶. Başka bir anlatımla, 166 sayılı Sözleşme'de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde de yurda iade sürecine ve masraflara ilişkin olarak aslî sorumluluk gemi malikinde olup gemi malikinin bu yükümlülüklerini yerine getirmediği durumda ikinci sorumluluk geminin bayrağını taşıdığı devlete yüklenmiştir. Ancak belirtmek gerekir ki, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde 2014 yılında yapılan değişiklik ile mali güvence sistemine ilişkin emredici düzenlemeler sevk edilmiştir. Bu değişiklik sonrası, gemi malikinin yurda iade masraflarını karşılamaması durumunda zorunlu mali güvenceyi temin eden kuruluş, gemi adamının yurda iadesine ilişkin masrafları karşılamak durumundadır. Buna göre de gemi malikince yurda iade süreci düzenlenmez ve masraflar da karşılanmaz ise geminin bayrağını taşıdığı devletten önce, kural olarak mali güvenceyi veren kuruluşa başvurulacaktır⁵¹⁷. Mali güvence,

⁵¹⁵ ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017), [https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564,\(30.04.2021\)](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564,(30.04.2021)).

⁵¹⁶ Bunun tek istisnası aşağıda incelenecek olan mali güvence sistemidir. Mali güvence sisteminin mevcut olması ve devreye girmiş olması ihtimalinde, gemi malikinin yurda iade yükümlülüğünü yerine getirmemesiyle birlikte oluşturulan mali güvence sistemi bayrak devletinden veyahut liman devletinden önce devreye girecektir (Süzel, Yurda İade, s. 210). 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde yurda iade masrafları bakımından öngörülen mali güvence sistemi için bkz. Üçüncü Bölüm, IV. A.

⁵¹⁷ Süzel, Yurda İade, s. 236.

aşağıda alt başlık halinde inceleneceğinden tekrardan kaçınmak adına bu bölümde detaylandırılmamıştır⁵¹⁸.

Öte yandan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.5/a geminin bayrağını taşıdığı devletin de yurda iade sürecini düzenlememe ve masrafları karşılamama ihtimaline karşı bir güvence öngörmüş ve bu durumda gemi adamının ülkesinden iade edileceği devletin yetkili makamını veya gemi adamının vatandaşı olduğu devletin yetkili makamını yurda iadeyi gerçekleştirecek makam olarak göstermiştir. Söz konusu düzenlemeye göre gemi adamının ülkesinden iade edileceği devlet veya gemi adamının vatandaşı olduğu devlet iade masraflarını karşılarsa, bu masrafları geminin bayrağını taşıdığı Taraf Devlete rücu edebilecektir. Aynı hükmün (b) bendi gereği de geminin bayrağını taşıdığı Taraf Devlet de yaptığı masrafı gemi malikine rücu edecektir⁵¹⁹. Bu düzenlemelerden de gemi adamının ülkesinden iade edileceği devlet veya gemi adamının vatandaşı olduğu devletin yaptığı masrafı direkt olarak gemi malikine rücu edemeyecekleri; rücu haklarını yalnızca geminin bayrağını taşıdığı Taraf Devlete karşı kullanabilecekleri sonucu çıkmaktadır.

Yurda iade masraflarının gemi adamına yüklenemeyeceğine ilişkin bir düzenleme, 166 sayılı Sözleşme’de olduğu gibi 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde de mevcuttur. Standart 2.5.1 f.5/c’ye göre yurda iade masrafları, Standart A2.5.1 f.3’de öngörülen şartlar⁵²⁰ hariç, hiçbir durumda gemi adamına yüklenemeyecektir. Buna göre yurda iade masraflarını hiçbir şekilde geminin bayrağını taşıdığı devlet veyahut da başka bir devlet gemi adamına rücu

⁵¹⁸ Bkz. Üçüncü Bölüm, IV.

⁵¹⁹ *Süzel*, bu konuyu bir örnekle somutlaştırmıştır. Türk karasuları içinde yabancı bayraklı bir gemide bulunan gemi adamının yurda iade edilmesinin gerekmesi ve gemi malikinin yabancı gemi adamının iadesini gerçekleştirmediği bir kurguda, geminin bayrağını taşıdığı devlet Sözleşme’ye taraf ise iadede sorumlu makam olacaktır. Ancak söz konusu devletin yetkili makamları iadeyi gerçekleştirmediği takdirde, yabancı gemi adamı Türkiye’den yurduna gönderileceği için 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart 2.5.1 f.5/a gereği, Türk yetkili makamları yurda iade işlemlerini gerçekleştirmeli ve masrafları karşılamalıdır. Masrafların karşılanmasından sonra 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi uyarınca Türk yetkili makamları, geminin bayrağını taşıdığı devletin yetkili makamından masrafların tazminini isteyebilecek; geminin bayrağını taşıdığı devlet de bu masrafları tazmin ettikten sonra sorumlu gemi malikine başvurabilecektir (*Süzel*, Yurda İade, s. 211).

⁵²⁰ Daha öncesinde de belirttiğimiz üzere 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.3 gereği gemi adamının yükümlülüklerini yerine getirmede ciddi ihlallerinin tespiti hâlinde gemi maliki, yurda iadeye ilişkin olarak yaptığı masrafları gemi adamından talep edebilecektir. Konu ile ilgili önceki açıklamalarımız için bkz. İkinci Bölüm, I. C. 3. a. (1).

edemeyecektir. Bu masrafları yalnızca gemi maliki, gemi adamının yükümlülüklerini yerine getirmede ciddi ihlallerinin tespiti hâlinde gemi adamından talep edebilecektir.

Ayrıca Taraf Devletlerin, limanlarında demirlerken veya kara veya iç sularını geçerken gemide hizmet veren gemi adamlarının yurda iadesini kolaylaştıracağı 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.1 f.7’de hüküm altına alınmıştır.

4. 188 sayılı Sözleşme’ye Göre Sonuçları

188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi’nde, balıkçıların yurda iade edilmesi ve bu masrafların karşılanmasından gemi maliki yükümlü tutulmuştur. Ancak Sözleşme’de yurda iadeye ilişkin yükümlülüğe uyulmaması ihtimaline karşı herhangi bir yaptırıma yer verilmemiştir. Bununla birlikte Sözleşme’nin 21. maddesinin 4. fıkrasında yer alan düzenleme gereği, gemi malikinin yurda iade yükümlülüğünü yerine getirmemesi durumunda, geminin bayrağını taşıdığı Taraf Devlet, balıkçının yurda iade sürecini gerçekleştirmekle yükümlüdür. Bu durumda Taraf Devlet, yapmış olduğu masrafı gemi malikinden talep edebilecektir.

III.YURDA İADE EDİLME GİDERLERİ BAKIMINDAN ALACAKLI KONUMUNDAKİ GEMİ ADAMININ HAKLARI VE BU ALACAKLARIN TAKİBİ

Yurda iade sürecinin organize edilmemesi ve iade masraflarının karşılanmaması durumunda gemi adamı, süreci kendisi yöneterek masraflarını karşılamak durumunda kalabilir. Bu durumda yurda iade edilme giderlerine ilişkin olarak alacaklı konumunda olan gemi adamına gerek ulusal gerek ise uluslararası alanda birtakım imtiyazlar tanınmıştır. Yurda iade giderleri bakımından alacaklı olan gemi adamına tanınan söz konusu haklar, bu kısımda incelenmeye çalışılacaktır. Diğer taraftan alacağın teminat altına alınması için gemi adamının başvuracağı hukukî yollar ile birlikte alacağını tahsil edebilmek adına ilerleyebileceği yargılama ve icra süreçleri üzerinde durulacaktır.

A. Gemi Alacağı Olarak Yurda İade Edilme Giderleri

Gemi alacakları, sözleşme veya haksız fiil kaynaklı para alacaklarıdır⁵²¹. Gemi alacaklısı hakkına tanınan imtiyaz kanunda belirtilen alacaklardan birinin doğmasıyla birlikte tescil ve teslim gereksizdir kendiliğinden meydana gelen kanunî rehin hakkıdır⁵²². Gemi alacaklısına tanınan kanunî rehin hakkı, gemiye zilyet bulunan herkese karşı ileri sürülebilen ve sıralamada gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş bütün kanunî ve akdî rehin hakları ile aynî yükümlülüklerden önce gelen bir rehin hakkıdır.

Gemi alacaklısının rehin hakkı, gemi alacağına mutlak surette bağlı ve onun fer'idir. Temel borç ilişkisinin son bulması ile gemi alacaklısının rehin hakkı da son bulacaktır. Rehin hakkının zamanaşımı veya hak düşürücü süre gibi sebeplerle son bulması durumunda temel borç ilişkisi varlığını sürdürecektir, ancak artık rehin hakkı ileri sürülemez⁵²³. Nitekim 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1377. maddesinin 1. fıkrasında da rehin hakkının feriliği açıkça düzenlenmiştir.

Gerek uluslararası gerek ise ulusal mevzuatımızda gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar sınırlı sayıda olmak kaydı ile sayılmış ise de konumuz itibari ile bu alacaklardan yalnızca yurda iade edilme giderleri üzerinde durulacaktır.

1. Mevcut Hukukî Düzenlemeler

a. 1993 Cenevre Sözleşmesi

Milletlerarası hukukta gemi alacakları ile ilgili en son tarihli düzenleme Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin 1993 tarihli Cenevre

⁵²¹ Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II-Gemilerin Eşya Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Haziran 2018, (Cilt II), s. 146; Cüneyt Süzel, **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteki Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2012, (Gemi Alacaklısı Hakkı), s. 155.

⁵²² Nil Kula Değirmenci, "Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:18, Sayı:3-4, 2014, s. 254; İbrahim Ağsakal, "Finansal Kiralamaya Konu Gemiler Üzerindeki Gemi Alacaklısı Hakkı", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt:19, Sayı:3, 2013, s. 301.

⁵²³ Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku – II (Ders Kitabı)**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2016, (Deniz Ticareti-II), s. 605; Atamer, Cilt II, s. 146; Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 156.

Sözleşmesi'dir⁵²⁴. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaretine ilişkin hükümleri hazırlanırken çok sayıda Milletlerarası Sözleşme ile birlikte 1993 Cenevre Sözleşmesi de esas alınmıştır. 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete'de "Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair 6940 sayılı Kanun" yayımlanmıştır⁵²⁵. 6940 sayılı Kanun'un Tasarısı'nın ekinde 1993 tarihli Sözleşme'nin tercümesine yer verilmiştir⁵²⁶. Sözleşme'nin 19. maddesinin 2. fıkrası gereği bağlanma rızasını açıklayan devletin katılma belgesinin tevdi makamına sunulmasından üç ay sonra Sözleşme yürürlük kazanacaktır. Ancak Türkiye'nin katılma belgesini tevdi ettiğine ilişkin herhangi bir bilgi bulunmamaktadır⁵²⁷.

⁵²⁴ 06.05.1993 tarihinde Cenevre'de imzalanan Sözleşme 05.09.2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme, tek bir nüshadan ibaret olarak Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde hazırlanmış olup her bir metin aynı derecede geçerlidir. Sözleşmenin resmî metni için bkz. United Nations, International Convention On Maritime Liens And Mortgages 1993, https://treaties.un.org/doc/Treaties/1993/05/19930506%2007-56%20AM/Ch_XI_D_4.pdf, (03.05.2021).

⁵²⁵ 6940 sayılı Kanun'un gerekçesi şu şekildedir: "13/1/2011 tarihinde kabul edilen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 14/2/2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmış olup, 1/7/2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 6102 sayılı Kanun'un Deniz Ticaretine ilişkin hükümleri hazırlanırken, çok sayıda diğer Milletlerarası Sözleşme ile birlikte 6/5/1993 tarihinde Cenevre'de imzalanan "Gemi Alacaklısı Haklarına Ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme" de esas alınmıştır. Ancak milletlerarası alanda Türkiye hâlen, 10/4/1926 tarihinde Brüksel'de imzalanıp da 14/2/1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanun uyarınca katıldığımız "Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni Ve İmtiyazı İle İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme"ye taraftır. Milletlerarası alanda 1993 tarihli Sözleşme, 1926 tarihli Sözleşme'nin yerine geçmek üzere hazırlanmıştır. 1993 tarihli Sözleşme 5/9/2004 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, tasarı ile 1993 tarihli Sözleşme'ye taraf olmamız uygun bulunmaktadır."

Bkz. TBMM, **Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/476) ve Dışişleri Komisyonu Raporu**, Dönem: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 226, (Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı), s. 21.

⁵²⁶ Tercüme için bkz. TBMM, Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, s. 25 vd. Ayrıca Sözleşme'nin önceki tarihli Türkçe tercümesi için bkz. S. Didem Algantürk, "1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme", **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:6, Sayı:1-4, 2002, s. 391 vd.

⁵²⁷ Katılımcı bilgisi için bkz. United Nations Treaty Collection, Status of Treaties- International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993, https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtmsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=en, (04.05.2021).

Türkiye hâlen 10.04.1926 tarihinde imzalanmış Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme'ye taraftır.

Gemi alacakları, 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 4. maddesinin 1. fıkrasında beş bent hâlinde sayılmıştır⁵²⁸. Ayrıca Sözleşme'nin 6. maddesi ile Taraf Devletlere iç hukuklarında Sözleşme'de öngörülenlerden başka gemi alacağı hakkı kabul etme yetkisi de verilmiştir.

1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 4. maddesinin 1. fıkrasında yer alan gemi alacaklarından biri de yurda iade edilme giderleridir. Yurda iade edilme giderlerinin hem Sözleşme'nin 4. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendinde gemi alacağı olarak öngörülmesi hem de Sözleşme'nin 12. maddesinin 2. fıkrasında cebri satış bedelinden öncelikli olarak ödenecek olan alacaklar arasında sayılması eleştirilmiş ve yurda iade edilme giderlerinin Sözleşme'nin 4. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendinden çıkartılması önerilmiştir. Ancak bu düzenlemeler bilinçli olarak yapılmış olup her iki düzenleme farklı hususları içermektedir. Nitekim cebri satış sürecinde geminin ihtiyaten haczedildiği tarihten itibaren doğan iade masrafları Sözleşme'nin 12. maddesinin 2. fıkrası uyarınca öncelikli alacak; iş sözleşmesinin sona ermesi sebebiyle oluşan iade masrafları ise 4. maddenin 1. fıkrasının (a) bendi uyarınca bir gemi alacağıdır⁵²⁹.

Sözleşme'nin 4. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendine göre bir gemi alacağı olan yurda iade giderlerinin alacaklıları, kaptan, zabıtlar ve gemide istihdam olunan diğer kişilerdir. Bu alacağın borçlusu ise yine aynı düzenleme gereği geminin maliki, kiracısı, yöneticisi veya işletenidir.

Gemi alacaklısı hakkı, sahibine birtakım imtiyazlar sağlamaktadır. Bu imtiyazlara Sözleşme'nin 5. maddesinde, 8. maddesinde ve 10. maddesinde yer verilmiştir. Sözleşme'nin 5. maddesine göre, gemi alacaklısı hakları, sicile kayıtlı tüm rehinlerden, ipoteklerden ve yükümlülüklerden önce gelmektedir⁵³⁰. Bu imtiyaz, hak

⁵²⁸ Geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki istemlerden her biri, gemi üzerinde bir gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınmıştır: (a) Ülkelerine geri getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişilere, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istemler; (b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak, karada veya suda meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlardan doğan istemler; (c) Kurtarma ücretine ilişkin istemler; (d) Liman, kanal ve diğer su yolları için ödenecek resimler ve kılavuzluk ücretlerine ilişkin istemler; (e) Gemide taşınan eşyanın, konteynerlerin ve yolcuların eşyalarının uğradığı zıya veya hasarın dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan istemler.

⁵²⁹ Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 218; Atamer, Cilt II, s. 158.

⁵³⁰ Ancak Sözleşme'nin 6. maddesine göre Taraf Devletlerin iç hukuklarında kabul ettikleri gemi alacaklısı hakları bu kapsamda değerlendirilemez.

sahibine, borcun ödenmemesi durumunda rehin konusu olan gemiyi paraya çevirerek, alacağını, borçlunun varsa diğer alacaklılarından önce alma yetkisi vermektedir. Öte yandan 8. madde gereği gemi alacaklısı hakları, cebri satışın etkilerinin düzenlendiği 12. madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla⁵³¹ geminin malikinin veya sicilinin ya da bayrağının değişmesine bakılmaksızın gemiyi takip eder. Sözleşme'nin 10. maddesinde ise kanunî rehin hakkı ile teminat altına alınan alacaklardan birinin devri veya intikalinin, o gemi alacaklısı hakkının da birlikte devri veya intikali sonucunu doğuracağı düzenlenmiştir. Yurda iade edilme giderlerine ilişkin olarak gemi alacaklısı konumunda olan gemi adamı, hakkın kendisine tanıdığı tüm bu imtiyazlardan faydalanacaktır.

b. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

Gemi alacakları ve gemi alacaklılarının rehin hakkı 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1320 ilâ 1327. maddelerinde düzenlenmiştir. Kanun'un 1320. maddesinde gemi alacaklısı hakkı, geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan altı alacak için öngörülmuş olup düzenlemenin 1993 Cenevre Sözleşmesi'ne paralel olduğunu söylemek mümkündür⁵³². Kanun'un ilgili

⁵³¹ Sözleşme'nin 12. maddesinde belirtilen şartların yerine getirilmesi hâlinde cebri satış sonucunda tescil edilmiş tüm rehinler, ipotekler ve yükümlülüklerle birlikte gemi üzerindeki tüm gemi alacaklısı hakları ve hangi nitelikte olursa olsun diğer tüm sınırlandırmalar sona erecektir. Bu nedenle, bu hak yeni malike karşı ileri sürülemez; mülkiyet hakkında değişiklik olmasına rağmen gemi alacaklısı hakkı gemiyi takip etmeyecektir. İşbu gerekçe ile de Sözleşme'nin 8. maddesinde 12. madde saklı tutulmuştur.

⁵³² 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1320. maddesine göre, "Geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki alacaklar sahiplerine "gemi alacaklısı hakkı" verir: a) Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları. b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar. c) Kurtarma ücreti. d) Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler. e) Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan ziya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi ziya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar. f) Müşterek avarya garame payı alacakları."

1993 Cenevre Sözleşmesi'nde müşterek avarya garame payı alacakları, gemi alacağı olarak gösterilmemişse de Türk Ticaret Kanunu'nda müşterek avarya garame payından kaynaklanan alacakların gemi alacağı olarak kabul edilmesi Sözleşme'ye aykırılık teşkil etmemektedir. Zira Sözleşme'nin 6. maddesi ile Taraf Devletlere tanınan yetki kapsamında müşterek avarya garame payı alacakları Kanun'un 1320. maddesinin 1. fıkrasının (f) bendinde gemi alacağı olarak kabul edilmiştir (Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 207; Kula Değirmenci, s. 260).

düzenlemesine göre gemi alacaklısı hakkının konusunu teşkil eden alacaklardan biri de yurda iade edilme giderleridir.

1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 4. maddesinin 2. fıkrasının (a) bendinden yurda iade giderlerine ilişkin gemi alacaklılarının, kaptan, zabıtlar ve gemide istihdam olunan diğer kişiler olabileceği anlaşılmakta ise de Türk Ticaret Kanunu'nda bu istemin alacaklıları için yalnızca “gemi adamları” ibaresi kullanılmıştır. Ancak bu kullanım Sözleşme'ye aykırı değildir. Zira Kanun'un 934. maddesinde “gemi adamları”, kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler olarak tanımlanmıştır. Bu bakımdan ilgili düzenlemeler gözetildiğinde Sözleşme ile Kanun'un uyumlu olduğu sonucuna varılmaktadır⁵³³.

Yurda iade giderlerine ilişkin istemin borçluları ise gemi adamı ile arasında iş sözleşmesi kurulan kişidir. Buna göre gemi siciline kayıtlı malik veya kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adı ve hesabına işleten kimse işveren sıfatı ile bu istemin borçlularıdır.

Öncesinde de belirttiğimiz üzere gemi alacaklısına tanınan hak, kanundan doğan bir rehin hakkıdır. Nitekim Türk Ticaret Kanunu'nun 1321. maddesinde açıkça “gemi alacağı, sahibine, gemi ve eklentisi üzerinde kanunî rehin hakkı verir” düzenlemesine yer verilmiştir. Gemi alacaklısı hakkının ayrıcalıkları, hakkın gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün diğer rehin haklarından ve aynı yükümlülüklerden önce gelmesini sağlayan önceliği⁵³⁴, geminin el değiştirmesinden etkilenmeksizin, her malike ve zilyede karşı ileri sürülebilmesini sağlayan *takip*

⁵³³ Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 210; Sözer, Deniz Ticareti-II, s. 619.

⁵³⁴ Öncelik hakkı, Türk Ticaret Kanunu'nun 1323. maddesinin 1. fıkrasında, “1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde yazılı gemi alacaklılarının sahip olduğu kanunî rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanunî ve akdî rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce gelir” düzenlemesi ile vurgulanmıştır.

*edilebilirliği*⁵³⁵, hakkın devri ile kanunî rehin hakkının da *devredilebilirliği*⁵³⁶ olarak sıralanabilecektir⁵³⁷.

Yurda iade giderleri bakımından alacaklı konumunda olan gemi adamları, diğer gemi alacaklıları gibi, öncelik hakkına sahip olup diğer rehinli alacaklılar karşısında öncelikli konumdadır. Öte yandan takip edilebilirlik özelliği gereği, geminin cebri icradan başka bir yolla satılması, kiraya verilmesi veya başka bir suretle üçüncü kişilere geçmesi hâlinde dahi, haklarını, gemiye karşı ileri sürme hakkına sahiptirler. Diğer taraftan gemi adamlarının yurda iade edilme giderlerine ilişkin alacaklarının devri veya intikali durumunda gemi alacağının verdiği kanunî rehin hakkı da devredilmiş veya intikal etmiş olacaktır. Uygulamada gemi alacaklısının rehin hakkının devredilmesi en çok sigorta şirketlerinin gemi alacaklılarına ve acentelerin geminin maliki adına yaptığı ödemelerde ortaya çıkmaktadır. Sigorta şirketi yapmış olduğu ödeme sonucunda temel borç ilişkisini ve dolayısıyla rehin hakkını devralacaktır. Bu durumda gemi alacaklısına bağlanan tüm sonuçlar halefiyet yoluyla sigorta şirketine intikal edecektir⁵³⁸. Örneğin yurda iade giderleri, borçlu konumunda olan gemi maliki adına sigorta şirketi tarafından ödenirse, sigorta şirketinin yönelteceği istem gemi alacağı niteliği taşıyacak ve şirket bu alacağının malike karşı takibinde kanunî rehin hakkına dayanabilecektir.

2. Rehin Hakkının Kapsamı

Gemi alacağının verdiği kanunî rehin hakkının kapsamı 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1321. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağı, gemi ve eklentisi⁵³⁹ üzerinde kanunî rehin hakkı

⁵³⁵ Hakkın takip edilebilirlik özelliği, Türk Ticaret Kanunu'nun 1321. maddesinin 5. fıkrasında "Gemi alacağının verdiği kanunî rehin hakkı, gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilir" denilmekle belirtilmiştir.

⁵³⁶ Hakkın devredilebilirliğine ilişkin özelliğine Türk Ticaret Kanunu'nun 1325. maddesinde işaret edilmiştir. İlgili düzenlemeye göre, "Gemi alacağının devri veya intikali ile bu alacağın verdiği kanunî rehin hakkı da devredilmiş veya intikal etmiş olur." 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda gemi alacağının devri veya intikali ile ilgili açık bir düzenleme bulunmamakta idi. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1325. maddesi 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 10. maddesinin 1. fıkrasından alınmıştır. Madde gerekçesinde de bu husus belirtilmiştir. Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 394.

⁵³⁷ Kula Değirmenci, s. 255.

⁵³⁸ Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 292; Atamer, Cilt II, s. 187.

⁵³⁹ Üzerinde rehin hakkı ileri sürülecek eklenti, geminin işletilmesi veya muhafazası veya gemiden yararlanmak için gemi ile birleştirilen eşyadır (Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 193).

vermektedir. Ancak gemi malikine ait olmayan eklenti, aynı maddenin ikinci fıkrası gereği kanunî rehin hakkının kapsamı dışındadır. Öte yandan 1993 Cenevre Sözleşmesi'ne uygun olarak, gemi alacağına sebep olan yolculuğun navlunu da Türk Ticaret Kanunu'nun 1321. maddesinde rehin hakkının kapsamında sayılmamıştır⁵⁴⁰.

Geminin zayi olması veya hâsara uğraması hâlinde, gemi alacaklısı bakımından başka değerler gemi yerine geçebilecektir. Bu değerler *surrogat* olarak ifade edilir⁵⁴¹. Türk Ticaret Kanunu'nun 1321. maddesinin 3. fıkrasında geminin zıya veya hasara uğramasından dolayı donatanın üçüncü kişilere karşı sahip olduğu tazminat istemi ve müşterek avarya hâllerinde feda edilen veya hasara uğrayan şeyler için verilen tazminat bu kapsamda gemi yerine geçen değerler arasında sayılmıştır. Bu hâllerde gemi alacaklısı, kaim değer niteliğindeki bedel üzerinde kanundan ötürü alacak rehni kazanmakta olup bu rehin, gemi alacaklısının gemi ve eklentisi üzerindeki kanunî rehin hakkından bağımsız ve onun yanında yer almaktadır⁵⁴². Örneğin çatma sebebiyle geminin batması hâlinde malikin sahip olduğu gemi alacağı, yurda iade giderleri ile ilgili gemi alacaklısı konumundaki gemi adamı bakımından gemi yerine geçecektir. Buna göre gemi adamı, malikin karşı gemiye yöneltebileceği gemi alacağı bedelini kendi gemi alacağına karşılık olarak takip edebilecektir.

Öte yandan Türk Ticaret Kanunu'nun 1322. maddesinin 1. fıkrası gereği yurda iade giderlerine ilişkin olarak gemi adamına tanınan kanunî rehin hakkı, yalnızca ana parayı değil aynı zamanda borca işletilen faizi ve yargılama ile takip giderlerini de güvence altına almaktadır⁵⁴³.

3. Sıra Cetvelindeki Yeri

Öncesinde de değinmiş olduğumuz gibi gemi alacakları arasında sayılan yurda iade giderleri ile ilgili olarak alacaklı konumundaki gemi adamlarının kanunî rehin hakkına tanınmış olan ayrıcalıklardan biri de önceliktir. Ancak 1993 Cenevre

⁵⁴⁰ Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu, 1320 ilâ 1327. maddelere İlişkin Genel Açıklamalar Bölümü'nde "Deniz serveti ile sınırlı sorumluluk terk edildiği için, rehin hakkı artık navluna şamil değildir..." açıklamasına yer verilmiştir. Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 393.

⁵⁴¹ Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 194.

⁵⁴² Atamer, Cilt II, s. 180.

⁵⁴³ Gemi alacaklısına tanınan kanunî rehin hakkının güvence altına aldığı alacaklara ilişkin açıklama için bkz. Atamer, Cilt II, s. 181; Sözer, Deniz Ticareti-II, ss. 641, 642.

Sözleşmesi'ne uygun olarak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda bu genel prensibin bazı istisnaları öngörülmüştür. Kanun'un 1390. maddesine göre sıra cetvelinin birinci sırasında geminin cebri icrasına ilişkin masraflar yer almaktadır. Geminin haczinden, hacizde geçen süre boyunca geminin bakımı ve korunmasıyla gemi adamlarının işlerinden, geminin paraya çevrilmesinden, satış tutarının paylaşılmasından doğan giderler ve harcamalar bu kapsamdadır. Ayrıca Kanun'un 1320. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendinde sayılan alacaklardan, geminin haczedilmesinden itibaren geçen süre içinde gemi adamlarına ödenmesi icap edenler de ilk sırada öncelikli olarak ödenecektir⁵⁴⁴. Söz gelimi, cebri satış sürecinde geminin ihtiyaten haczedildiği tarihten itibaren doğan yurda iade giderleri, Türk Ticaret Kanunu'nun 1390. maddesi gereği, birinci sıradadır⁵⁴⁵. İkinci sırada ise Kanun'un 1391. maddesi gereği, satılan gemi karaya oturmuş veya batmış iken, seyrüsefer emniyeti veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılmışsa, bu kaldırmanın giderleri kaydedilecektir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1392. maddesi uyarınca, Kanun'un 1320. maddesinin 1. fıkrasının (a) ilâ (e) bentlerinde yazılı olan gemi alacakları üçüncü sıradadır. Üçüncü sırada kabul edilen gemi alacaklarının kendi aralarındaki sıra ise 1324. maddeye göre belirlenmektedir. 1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 5. maddesinin 2. fıkrasından alınan ilgili düzenleme gereği, gemi alacaklarının kendi aralarındaki dereceler, Kanun'un 1320. maddesinin 1. fıkrasındaki sıraya göre belirlenecektir. Buna göre, gemi adamı alacaklarından olan yurda iade edilme giderleri, sıra cetvelinde üçüncü sıranın birinci derecesinde kabul edilecektir. Yurda iade giderleri ile birlikte diğer gemi adamı alacakları arasında ise bir sıra öngörülmemiş olup gemi adamları,

⁵⁴⁴ Türk Ticaret Kanunu'ndaki bu düzenlemeler 1993 Cenevre Sözleşmesi ile uyumludur. Sözleşme'nin 12. maddesinin 2. fıkrasına göre de satış bedelinden öncelikle geminin ihtiyatî haczinden ve bunu izleyen satışından doğan giderler ve harcamalar ödenir. Ayrıca bu gider ve harcamaların içine geminin ihtiyatî haczi tarihinden başlayarak geminin ve gemi adamlarının bakımı ile 4. maddenin 1. fıkrasının (a) bendinde yazılı ücret ve diğer tutarlar da dâhildir. Sözleşme gereği ihtiyatî haciz tarihinden sonra yurda iade edilme giderleri, bu hüküm içinde değerlendirilmektedir.

⁵⁴⁵ Ancak belirtmek gerekir ki, iş sözleşmesinin sona ermesi nedeniyle oluşan yurda iade giderleri, Kanun'un 1320. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendi uyarınca bir gemi alacağı olup bu alacak, madde 1392 gereği üçüncü sırada yer alacaktır. Cebri satış ile tamamlanan ihtiyatî haciz sürecinde, gemi adamlarının gemide kalmaya devam ettikleri göz önünde tutularak her hâlükarda bu istemlerin ödenmesini sağlamak amacıyla cebri satış maddesinde öncelikli alacak olarak kabul edilmiştir (Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, ss. 313, 314).

kendi derecelerine düşen satış bedelini, Kanun'un 1324. maddesinin 3. fıkrası gereği, garameten paylaşacaktır⁵⁴⁶.

4. Gemi Alacaklısı Hakkının Düşmesi

1993 Cenevre Sözleşmesi'nin 9. maddesine uygun olarak düzenlenen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1326. maddesine göre, yurda iade edilme giderlerine ilişkin olarak gemi alacaklısına tanınan kanunî rehin hakkı için öngörülen hak düşürücü süre bir yıldır. Bu süre, aynı maddenin (a) bendi gereği, gemi adamının gemiden ayrıldığı tarihte başlayacaktır.

İlgili maddenin 1. fıkrasına göre, bir yıllık hak düşürücü sürenin korunması için geminin bu süre içinde ihtiyaten haczedilmesi ve sonrasında da cebrî icra yoluyla satılması gerekmektedir. Bu düzenleme gereği, gemi ihtiyatî haciz altına alınmadıkça, bir yıllık hak düşürücü süre işlemeye devam edecektir. Ancak bu süre içinde ihtiyatî haciz kararı için mahkemeye başvuruda bulunmak yeterli değildir; kararın alınıp fiilen uygulanmış olması zorunludur⁵⁴⁷.

Aynı maddenin 3. fıkrasına göre, geminin ihtiyatî haczinin hukuken mümkün olmadığı zaman aralığı, bir yıllık sürenin hesabında dikkate alınmaz⁵⁴⁸. Ancak başkaca sebeplerden dolayı sürenin durması veya kesilmesi söz konusu olmayacaktır.

Kanun'un 1326. maddesi gemi alacaklısının rehin hakkının tabi olduğu hak düşürücü süreyi düzenlemekte olup rehin hakkının güvence sağladığı alacağa ilişkin zamanaşımı ise 1327. maddede düzenlenmiştir. İlgili düzenlemede, Türk Ticaret Kanunu'ndaki ve diğer kanunlardaki özel hükümler saklı tutulmak kaydı ile bir yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda yurda iade giderleri ile ilgili özel bir zamanaşımı hükmü düzenlenmemiştir.

4857 sayılı İş Kanunu'nun 32. maddesinin 8. fıkrası ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 147. maddesinin 1. bendine göre iş sözleşmesi kapsamındaki ücret alacaklarında beş yıllık zamanaşımı süresi uygulanır. Ancak İş Kanunu'nun 4. maddesinin (a) bendi uyarınca, gemi adamlarına İş Kanunu hükümleri

⁵⁴⁶ Atamer, Cilt II, s. 184.

⁵⁴⁷ Atamer, Cilt II, s. 189.

⁵⁴⁸ Örneğin, bir gemiye ihtiyatî haciz uygulanmışsa ve bulunduğu yerde geçerli olan kurallara göre ihtiyatî haciz altında bulunduğu sürece başka ihtiyatî hacizlerin uygulanması mümkün değilse, bir yıllık süre duracaktır (Atamer, Cilt II, s. 190).

uygulanamayacaktır. Bu durumda iki farklı yorum yapılabilecektir. Bunlardan birincisi, gemi adamı alacakları için Türk Borçlar Kanunu'nun 147. maddesinin 1. bendine göre zamanaşımı süresinin beş yıl olarak kabul edilebileceği yönündedir. Diğer yorum ise, Deniz İş Kanunu'nda özel hüküm yer almadığından Türk Ticaret Kanunu'nun 1327. maddesinde öngörülen bir yıllık zamanaşımının yurda iade giderleri açısından da uygulanacağına ilişkindir⁵⁴⁹.

Kanaatimizce, ücretin geniş anlamda ücret olarak kabulünün bir sonucu olarak, gemi adamlarının yurda iade giderlerine ilişkin alacakları, aslında bir ücret alacağıdır. Gemi adamlarına İş Kanunu hükümleri uygulanamayacağından, ücret alacağına ilişkin Türk Borçlar Kanunu'nda öngörülen zamanaşımı süresinin, yurda iade giderlerine ilişkin alacaklar açısından da uygulanabileceği düşüncesindeyiz. Nitekim Deniz İş Kanunu'nun 48. maddesi gereği, gemi adamına daha elverişli hak ve menfaatler sağlayan kanun hükümlerinin gözetilmesi gerekmektedir. Öte yandan gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağı, işvereni ile arasındaki iş ilişkisinden kaynaklanmakta olup bu bakımdan zamanaşımının belirlenmesi noktasında, Türk Ticaret Kanunu hükümlerine başvurulması uygun olmayacaktır. Tüm bu hususlar gözetilerek gemi adamlarının yurda iade giderlerine ilişkin alacakları için zamanaşımı süresinin genel hükümlere göre beş yıl olarak kabul edilmesi gerektiği düşüncesindeyiz⁵⁵⁰. Ancak gemi adamları açısından herhangi bir hak kaybına mahal

⁵⁴⁹ Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 296.

⁵⁵⁰ Zamanaşımı ile ilgili genel hükümlerde düzenlenmiş olan beş yıllık sürenin esas alınması gerektiğine ilişkin görüş için bkz. Esra Dünder Aravacı, "Gemi Adamlarının Ücretlerinin Deniz İş Kanunu ve 2006 Tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Kapsamında Değerlendirilmesi", **Terazi Hukuk Dergisi**, Cilt:11, Sayı:123, Kasım 2016, (Gemi Adamlarının Ücretleri), s. 23. Nitekim Yargıtay 9. Hukuk Dairesi de bir kararında zamanaşımı ile ilgili "Davacının somut uyuşmazlığa konu hizmet akdinden kaynaklanan tazminat ve işçilik alacaklarının gemi alacağı olduğu yolunda bir uyuşmazlık bulunmamaktadır. TTK'nın 1235. maddesinde belirlenen alacaklara tanınan hakka "gemi alacağı hakkı" bu hakkın sağladığı rehin hakkına da kanuni rehin hakkı denilmektedir. Gemi alacağı niteliğinde olan bu alacaklar, TTK'nın 1236. maddesi uyarınca deniz serveti üzerinde rehin ile temin edilmiş alacaklardır. Rehin hakkı alacaklıya, takipte bulunarak alacağını rehin olunandan cebren almak hakkını vermektedir. Rehin hakkının bahsettiği talep hakkı aynı bir talep hakkıdır. TTK'nın 1259. maddesinde gemi alacaklarının bir yılda zamanaşımına uğrayacağı hükmüne yer verilmiş ise de, sözü edilen zamanaşımı gemi ve yük alacakları sahibinin anılan aynı talep haklarıdır. Davacı, gemi alacağı hakkının bahsettiği rehin ve benzeri hakları bir tarafa bırakarak, iş mahkemesinde açtığı dava ile hizmet akdinden kaynaklanan tazminat ve alacaklarını tahsil yolunu seçtiğine göre, davacı ile davalı arasındaki temel ilişkinin (hizmet akdinin) tabii olduğu genel zamanaşımı sürelerinin gözönünde bulundurulması suretiyle zamanaşımı defiinin değerlendirilmesi gerekirken, olayda uygulama yeri olmayan TTK'nın 1253/3, 1259 ve 1261. maddeleri uyarınca davanın zamanaşımı yönünden ret olunması usul ve yasaya aykırı olduğundan, hükmün bozulması gerekmiştir..." şeklinde karar vermiştir. Yargıtay 9. H.D., 23.01.2007, 2007/93 E., 2007/633 K., www.kazanci.com, (09.05.2021).

vermemek adına bu husus ile ilgili Deniz İş Kanunu'nda bir düzenleme yapılması yerinde olacaktır.

Sonuç olarak, yurda iade giderlerini temin eden gemi alacaklısı hakkı bakımından gemi adamının gemiden ayrıldığı tarihten itibaren bir yılın sonunda kanunî rehin hakkından yararlanma olanağı düşecektir. Ancak, asıl alacağa ilişkin zamanaşımı süresinin beş yıl olarak kabul edilmesi durumunda, kalan dört yıl içinde gemi adamının temel alacağını ileri sürme hakkı saklıdır. Bu durumda, gemi alacaklısı hakkının düşmesiyle birlikte alacak, sıra cetvelinde üçüncü sıradan yedinci sıraya düşecektir⁵⁵¹.

B. Yurda İade Giderleri Bakımından Gemilerin İhtiyatî Haczi

1. İhtiyatî Haciz Hakkı

Deniz hukuku anlamında ihtiyatî haciz, bir deniz alacağının⁵⁵² teminat altına alınması için, mahkeme kararı ile geminin alıkonulması veya seferden men edilmesi suretiyle borçlunun tasarruf alanından çıkarılmasını ifade eder⁵⁵³.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun gemilerin ihtiyatî haczine ilişkin hükümlerinde 12.03.1999 tarihinde Cenevre'de imzalanan "Gemilerin İhtiyatî Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme" ("1999 Haciz Sözleşmesi") esas alınmıştır. 25.03.2017 tarihli ve 30018 sayılı Resmî Gazete'de "Gemilerin İhtiyatî Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair 6904 sayılı Kanun" yayımlanmıştır⁵⁵⁴. 6904 sayılı Kanunla katılmamız uygun bulunan "Gemilerin

⁵⁵¹ Atamer, Cilt II, ss. 191, 192.

⁵⁵² Deniz alacakları, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1352. maddesinde düzenlenmiş olup 1320. maddede yer verilen gemi alacaklarından farklıdır. Deniz alacağı, gemi alacağına göre daha geniş bir terim olup gemi alacağı niteliğindeki bütün alacaklar, aynı zamanda deniz alacağıdır (Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV- Deniz İcra Hukuku**, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Temmuz 2019, (Cilt IV), s. 93). Kanun'un 1352. maddesinin (o) bendine göre gemi adamlarının ülkelerine geri getirilme giderleri de deniz alacaklarındandır.

⁵⁵³ Mehmet Ali Aksoy, "Gemilerin İhtiyatî Haczi", **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Sayı:123, Mart-Nisan 2016, s. 261.

⁵⁵⁴ 6904 sayılı Kanun'un gerekçesi şu şekildedir:

"13/1/2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 14/2/2011 tarihli ve 27846 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmış olup, 1/7/2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 6102 sayılı Kanunun deniz ticaretine ilişkin hükümleri hazırlanırken, çok sayıda diğer milletlerarası sözleşme ile birlikte 12/3/1999 tarihinde Cenevre'de imzalanan "Gemilerin İhtiyatî Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme"de esas alınmıştır. 1999 tarihli Sözleşme

İhtiyatî Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme”ye ilişik beyan ile katılmamıza dair verilen karar 03.05.2019 tarihli ve 30763 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanmıştır⁵⁵⁵. Katılım belgesinin tevdi makamına sunulması ile Sözleşme, Türkiye açısından 11.09.2019 tarihi itibariyle hüküm ifade etmiştir⁵⁵⁶.

1999 Haciz Sözleşmesi’nin 3. maddesinin 1. fıkrasının (e) bendi uyarınca gemi alacaklıları, üzerinde kanunî rehin doğmuş olan geminin ihtiyatî haczini isteyebilir. 1999 Haciz Sözleşmesi’ne uygun olarak hazırlanan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1353. maddesinin 2. fıkrasında da açıkça kanunî bir rehin ile teminat altına alınmış deniz alacakları için ihtiyatî haciz yolunun açık olduğu belirtilmiştir. Bu düzenlemelere göre, deniz alacakları arasında sayılan yurda iade giderleri bakımından geminin ihtiyaten haczi talep edilebilecektir.

Belirtmek gerekir ki yurda iade giderleri açısından alacaklı konumundaki gemi adamının, alacağını teminat altına alabilmek amacıyla başvuracağı yegâne hukukî himaye tedbiri “ihtiyatî haciz”dir. Gemi alacakları bakımından ihtiyatî tedbir yoluna müracaat edilemeyeceği gibi, herhangi başka bir hukuksal koruma yolu ile geminin seferden men edilmesi de mümkün değildir⁵⁵⁷. Zira İcra ve İflas Kanunu’nun 257. maddesinin 1. fıkrasına göre para alacakları için öngörülen geçici hukukî himaye tedbiri ihtiyatî hacizdir. Bu husus Türk Ticaret Kanunu’nda dikkate alınarak 1353. maddede “Deniz alacaklarının teminat altına alınması için, geminin sadece ihtiyatî hazine karar verilebilir” düzenlemesine yer verilmiştir.

14/9/2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Tasarı ile; bir yandan 1999 tarihli Sözleşmeye taraf olmamız, diğer yandan da 10/4/1926 tarihinde Brüksel’de imzalanıp da 14/2/1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanun uyarınca katıldığımız “Devlet Gemilerinin Muafiyetleri ile İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” ile bu Sözleşmeye ek olarak 24/5/1934 tarihinde Brüksel’de imzalanan 14/2/1955 tarihli ve 6468 sayılı Kanun uyarınca katıldığımız Protokolün saklı tutulması öngörülmektedir.”

Bkz. TBMM, **Gemilerin İhtiyatî Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/443) ve Dışişleri Komisyonu Raporu**, Dönem: 26, Yasama Yılı: 1, Sıra Sayısı: 106, s. 22.

⁵⁵⁵ 03.05.2019 tarihli ve 30763 sayılı Resmî Gazete’de yayımlan kararda 1999 Haciz Sözleşmesi’nin tercümesine yer verilmiştir. Tercüme için bkz. Gemilerin İhtiyatî Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme 1999, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/05/20190503M1-4.pdf>, (09.05.2021).

⁵⁵⁶ Katılımcı bilgisi için bkz. United Nations Treaty Collection, Status of Treaties- International Convention on Arrest of Ships 1999, https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en, (09.05.2021).

⁵⁵⁷ Begüm Can, **Deniz İcra Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010, s. 123.

Geminin ihtiyatî haczini isteyebilmek için borçlunun aynı zamanda geminin maliki olması şart değildir. Borçlu, Türk Ticaret Kanunu'nun 1320. maddesinde belirtildiği gibi geminin maliki, kiracısı, yöneticisi veya işleteni ise gemi alacağı için güvence altına alınabilmesi için üzerinde kanunî rehin doğmuş olan gemi ihtiyaten haczettirilebilir⁵⁵⁸. Ayrıca Kanun'un 1369. maddesinin 2. fıkrası kardeş gemi üzerinde ihtiyatî hacze imkân tanıyan bir düzenlemeyi içermektedir. Esasen bu düzenleme, gemi alacaklısının alacağı için güvence sağlamaktadır. 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 3. maddesinin 2. fıkrasından aynen alınan bu kural gereği borçlu, alacak doğduğunda üzerinde gemi alacağı doğmuş olan geminin maliki, kiracısı, tahsis olunanı veya taşıtanı ise bu kişinin maliki olduğu diğer gemiler üzerinde ihtiyatî haciz mümkündür. Ancak ilgili düzenleme gereği borçlu, ihtiyaten haczedilen kardeş geminin, ihtiyatî haczin uygulandığı anda maliki olmalıdır. Buna göre gemi alacaklısı, üzerinde rehin hakkının doğduğu gemiyi değil, borçluya ait başka bir gemiyi ihtiyaten haczettirebilecektir⁵⁵⁹.

Öte yandan Türk Ticaret Kanunu'nun 1321. maddesinin 5. fıkrası gereği gemi alacağı için verdiği kanunî rehin hakkı, gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebildiğinden, gemi üzerindeki mülkiyet bir başkasına devredilmiş olsa bile, gemi adamının Kanun'un 1369. maddesinin 1. fıkrasının (e) bendi uyarınca ihtiyatî haciz hakkı devam etmektedir⁵⁶⁰.

2. İhtiyatî Haciz Kararı

Yurda iade giderleri bakımından gemi alacaklısı konumunda olan gemi adamı, alacağı için teminat altına alınabilmesi için Türk Ticaret Kanunu'nun 5. maddesinin 2. fıkrası uyarınca deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına bakmakla görevlendirilmiş olan asliye ticaret mahkemesinde geminin ihtiyatî haczine yönelik başvuruda bulunacaktır. Deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk

⁵⁵⁸ Atamer, Cilt IV, s. 179; Ömer Faruk Alp, **1999 Cenevre Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Gemilerin İhtiyatî Haczi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007, s. 61.

⁵⁵⁹ Gemi alacağına konu gemi yerine kardeş geminin ihtiyatî haczi hâlinde alacaklı, gemi alacağı hakkının sağladığı öncelik hakkından faydalanamayacak; sıra cetvelinde diğer alacaklara ayrılmış olan sekinci sıraya kabul edilecektir (Atamer, Cilt IV, s. 189).

⁵⁶⁰ Atamer, Cilt IV, s. 179.

davalarına bakmakla görevlendirilmiş bir mahkemenin bulunmadığı durumda, o yerde bulunan asliye ticaret mahkemesi, asliye ticaret mahkemesi bulunmayan yerlerde ise asliye hukuk mahkemesi görevli mahkeme olacaktır⁵⁶¹.

Yetki açısından ise Türk Ticaret Kanunu'nda “*dava açılmadan önce*” ve “*dava açıldıktan sonra*” olmak üzere ikili bir ayırım yapılmıştır. Kanun'un 1354. maddesine göre Türk Bayraklı gemiler⁵⁶² hakkında ihtiyatî haciz kararı sadece, geminin demir attığı, şamandıraya veya tonozu bağlandığı, yanaştığı veya kızağa alındığı yer mahkemesi ya da (a) bir Türk Gemi Siciline kayıtlı gemilerde sicil yeri mahkemesi, (b) sicile kayıtlı olmayan gemilerde malikin yerleşim yeri mahkemesi⁵⁶³, (c) 941. maddenin 3. fıkrası uyarınca tutulan özel sicile kayıtlı gemilerde kiracının yerleşim yeri mahkemesi tarafından verilebilir.

Gemi adamı tarafından, yurda iade giderleri ile ilgili icra takibi yapılmış ancak henüz itirazın iptali davası ya da alacak davası açılmamış ise geminin ihtiyatî haczi ile ilgili yetkili mahkeme, yine Türk Ticaret Kanunu'nun 1354. maddesine göre belirlenecektir⁵⁶⁴.

Gemi adamı, yurda iade giderleri ile ilgili doğrudan dava yoluna gitmiş veyahut itirazın iptali davası açmış ise ihtiyatî haciz kararını, Türk Ticaret Kanunu'nun 1357. maddesinin 1. fıkrasına göre sadece davayı gören mahkemeden isteyebilecektir.

Türk Ticaret Kanunu'nun ihtiyatî haciz kararında yetkili mahkemeye ilişkin hükümlerinde “sadece” nitelendirmesi kullanılmış olup bu kullanım, Kanun'da yetkisi kabul edilmiş mahkemelerden başka hiçbir mahkemenin gemiler hakkında ihtiyatî haciz kararı veremeyeceğini ortaya koymaktadır. Kanun'un 1358. maddesi

⁵⁶¹ Ancak gemi adamının ihtiyatî haciz başvurusunda bulunmadan önce yurda iade giderleri ile ilgili dava açmış olması durumunda, ihtiyatî haciz kararını 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1357/1 maddesi gereği davayı gören mahkemeden isteyebilecektir. Bu durumda da görevli mahkeme iş mahkemesi olacaktır. Zira taraflar arasındaki uyuşmazlık, 854 Sayılı Deniz İş Kanunu tabi olarak çalışan gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin olduğundan bu uyuşmazlığın çözüm yeri iş mahkemesidir.

⁵⁶² Kanun'da yetki konusunda, yabancı bayraklı gemiler ile ilgili de hüküm yer almaktadır. Ancak gemi adamlarının yurda iade giderleri ile ilgili düzenlemelerin yer aldığı 854 sayılı Deniz İş Kanunu yabancı bayraklı gemilerde çalışanlar hakkında uygulanmadığından yetki konusunda yabancı bayraklı gemiler üzerinde durulmamıştır.

⁵⁶³ Yürürlükteki Türk Hukuku'nda, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 931. maddesi anlamında bir geminin, Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili veya Bağlama Kütüğü'nden birine tescil edilmiş olması zorunlu olup bu sicillerden birine kayıtlı olmayan Türk gemisi hukuken kalmamıştır (Atamer, Cilt II, s. 52). Bu bakımdan bu yetki kuralının da uygulama alanı kalmamıştır (Atamer, Cilt IV, s. 209).

⁵⁶⁴ Konu ile ilgili bkz. Atamer, Cilt IV, s. 217.

kapsamında gemi maliki veya diğere ilgili kişiler, mahkemenin yetkisine itiraz etme hakkına sahiptirler. Bu haktan yararlanılmaması durumunda, kararı vermiş olan mahkeme yetkilendirilmiş olacaktır. Buna karşılık itiraz üzerine mahkemenin yetkisiz olduğuna karar verilmesi durumunda, ihtiyatî haciz kararı kaldırılacak ve 1361. madde uyarınca haksız ihtiyatî haciz sebebiyle tazminat davası açılacaktır⁵⁶⁵.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1362. maddesi gereği alacaklı, alacağının deniz alacaklarından olduğu ve parasal değeri hakkında delil sunmak durumundadır. Ancak alacağın parasal değeri ile ilgili aranan ispat, kesin ve tam bir ispat olmayıp mahkemenin alacağın varlığı hakkında kanaat edinmiş olması yeterlidir⁵⁶⁶. Bu bakımdan gemi adamı, yurda iade giderlerine ilişkin alacağı için geminin ihtiyatî haczini talep ederken, alacağının Kanun'un 1352. maddesinin (o) bendinde düzenlenen deniz alacağı kapsamında sayıldığını belirtmekle birlikte alacağının varlığına, yaklaşık parasal değerine ve muacceliyetine ilişkin mahkeme nezdinde kanaat oluşturmalıdır.

Kanun'un 1363. maddesine göre deniz alacağını teminat altına almak üzere ihtiyatî haciz kararı verilmesini isteyen alacaklının, onbin Özel Çekme Hakkı⁵⁶⁷ tutarında teminat vermesi zorunludur. Ancak aynı maddenin 3. fıkrası gereği, yurda iade giderleri bakımından gemi alacaklısı konumunda olan gemi adamları teminat yatırma yükümlülüğünden muafır. Kanun koyucu gemi adamlarına bu muafiyeti, sosyal konuları ve ekonomik durumları nedeniyle tanımıştır⁵⁶⁸.

⁵⁶⁵ Atamer, Cilt IV, ss. 207, 208.

⁵⁶⁶ "... ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için, alacaklının, alacağın varlığı ile yastada belirtilen koşulların oluştuğu yönünde mahkemeye olumlu şekilde kanaat uyandırması gereklidir. Buradaki ispat asıl davadaki gibi kesin ve tam bir ispat olmayıp aynı Kanun'un 258. maddesi uyarınca ihtiyati haciz kararı verilebilmesi için mahkemenin "alacağın varlığı hakkında kanaat edinmiş olması" yeterlidir. Somut olayda; mahkemece talebe konu alacak ve miktarı hususunda yeterli delil sunulmadığı gerekçesiyle istem reddedilmiş ise de, ihtiyati haciz talep eden vekilinin, kanıt olarak gemi kaptanı tarafından düzenlendiği anlaşılan "... başlıklı çalışanların yaptıkları işleri ve maaş alacaklarını gösteren belge ile ..." başlıklı gemi çalışanlarının bilgilerini içerir iki belge sunulduğu, ayrıca ...'nce gemi ve yetkili acente hakkında bilgileri içerir cevap yazısı ile alacak ve sorumlu hakkında yeterli bilgiye ulaşıldığı anlaşılmıştır", Yargıtay 11. H.D., 23.11.2015, 2015/12944 E., 2015/12348 K., www.kazanci.com, (15.05.2021).

⁵⁶⁷ Özel Çekme Hakkı (SDR), Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından yaratılan özel bir uluslararası rezerv para birimidir. Bu döviz sepeti Amerikan doları, Euro, Yuan, Japon yeni ve İngiliz sterlini olmak üzere beş para birimine endekslenmiştir. Sepet içerisinde Amerikan doları %41.73, Euro %30.93, Yuan %10.92, Japon yeni %8.33 ve İngiliz sterlini %8.09'luk paya sahiptir. SDR'nin Amerikan doları karşılığı günlük olarak yayınlanmaktadır.

⁵⁶⁸ TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 420.

Gemiler limanda genellikle çok kısa süre için kaldıklarından, gemi adamlarının yurda iade giderleri için yapılacak ihtiyatî haciz başvurularının çoğu duruşma açılmadan, dosya üzerinden karara bağlanacaktır⁵⁶⁹. Ancak belirtmek gerekir ki, mahkemenin ihtiyatî haciz başvurusunu reddetmesi durumunda, bu red kararına karşı istinaf yoluna gidilebilecektir.

3. İhtiyatî Haciz Kararının Uygulanması

Yurda iade giderlerine ilişkin alacaklı olan gemi adamı, Kanun'un 1364. maddesine göre ihtiyatî haciz kararının verildiği tarihten itibaren üç iş günü içinde kararı veren mahkemenin yargı çevresindeki veya geminin bulunduğu yerdeki icra dairesinden kararın infazını istemek zorundadır. Üç günlük süre içinde kararın infazı için başvuru yapılmaması durumunda, ihtiyatî haciz kararı kendiliğinden kalkar. Sürenin kaçırılması nedeniyle kararın kalkması hâlinde, gemi adamı mahkemeye yeniden başvurup aynı kararı alabilecektir⁵⁷⁰.

İhtiyatî haciz kararını alan gemi adamının üç iş günü içinde yetkili icra dairesine başvurmasından sonra, Türk Ticaret Kanunu'nun 1366. maddesinin 1. fıkrası gereği, ihtiyatî hacize karar verilen gemi, bayrağı ve hangi sicile kayıtlı olduğu dikkate alınmaksızın, icra müdürü tarafından seferden men edilerek muhafaza altına alınır⁵⁷¹. Geminin seferden men edilmesi için ihtiyatî haciz kararında açıkça bir hüküm bulunmasına gerek yoktur. Zira geminin ihtiyatî hacize dair verilen kararın infazı aşamasında, yasal düzenleme gereği, icra müdürü gemiyi seferden men etmekle yükümlüdür⁵⁷².

⁵⁶⁹ Bu husus 6102 sayılı Kanun'un 1358. madde gerekçesinden anlaşılmaktadır. Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 418.

⁵⁷⁰ Atamer, Cilt IV, s. 235; B. Can, s. 142.

⁵⁷¹ Belirtmek gerekir ki gemi alacaklısı, ihtiyatî haciz kararından bağımsız olarak geminin seferden men edilmesini isteyemeyiz. "... Gemi hakkında ihtiyati haciz kararı verilmesi üzerine, lehine ihtiyati haciz kararı alan alacaklı icra müdürlüğüne başvurarak üç gün içinde ihtiyati haczin infazını sağlamalıdır. Bu infaz neticesinde icra müdürlüğünce, ihtiyati haciz konusu gemi seferden men edilerek geminin muhafaza altına alınması gerekir. Başka bir anlatımla, ihtiyati haciz konusu geminin seferden men edilmesi müstakil bir talebin konusu olmayıp ihtiyati haczin infazının doğal bir sonucudur", Yargıtay 12. H.D., 19.12.2016, 2016/6938 E., 2016/25597 K., www.kazanci.com, (15.05.2021).

⁵⁷² "Seferden men bir muhafaza işlemi olup, haczin doğal bir sonucudur... ihtiyati haciz kararında, "Deniz" isimli geminin seferden menine dair hüküm bulunmasa da, ihtiyati haciz kararının infazı kapsamında, icra müdürlüğünün "Deniz" isimli geminin seferden menine dair işlemi, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu' nun 1366-1. maddesinde yer alan yasal düzenlemeye aykırılık

Ancak ihtiyatî haczin uygulanacağı sırada gemi, limanda bulunmayabilir. Kanun koyucu bu ihtimali gözetererek Türk Ticaret Kanunu'nun 1367. maddesi ile gerekli düzenlemeleri yapmıştır. İlgili düzenleme uyarınca, ihtiyatî haciz kararının uygulanacağı sırada, Türk bayraklı gemi fiilen hareket etmiş veya seferde bulunuyorsa ihtiyatî haciz kararı, malike, malik olmayan donatana ve borçtan şahsen sorumlu bulunan kişiye tebliğ edilir ve deniz alacağı için on gün içinde teminat verilmesi, aksi hâlde geminin izleyen ilk seferinde icra dairesine teslim olunması ihtar olunur. Öte yandan söz konusu maddede geminin teslim edilmemesi hâlinde fail hakkında Türk Ceza Kanunu'nun 289. maddesine⁵⁷³ göre cezaya hükmolunacağı öngörülmüştür⁵⁷⁴.

İhtiyatî haczin uygulanması için yapılacak masrafları, yurda iade giderleri bakımından alacaklı olan gemi adamı peşin vermek zorundadır. Bu masraflar, yediemin giderleri ve geminin bulunduğu yerde emniyete alınması için gerekli ek önlemlerin masraflarıdır. Gemi adamı tarafından yapılan bu masraflar, Türk Ticaret Kanunu'nun 1390. maddesine göre sıra cetvelinin birinci sırasına kaydedilecektir⁵⁷⁵.

Kanun'un 1368. maddesinin 1. fıkrasında yer alan düzenlemeye göre, geminin ihtiyatî haczi, borçlunun o geminin işletilmesinden elde ettiği geliri ve menfaatleri de kapsamaktadır. Buna göre, gemi adamının yurda iade giderlerinden kaynaklı alacağı için borçlunun elde ettiği kira bedeli, yolcu taşıma ücreti, kurtarma ücreti gibi alacaklarına da el konulacaktır⁵⁷⁶.

bulunmamaktadır”, Yargıtay 12. H.D., 12.04.2016, 2015/29947 E., 2016/10721 K., www.kazanci.com, (15.05.2021).

⁵⁷³ Türk Ceza Kanunu'nun “Muhafaza Görevini Kötüye Kullanma” başlıklı 289. maddesi şu şekildedir; “(1) Muhafaza edilmek üzere kendisine resmen teslim olunan rehinli veya hacizli veya herhangi bir nedenle elkonulmuş olan mal üzerinde teslim amacı dışında tasarrufta bulunan kişi, üç aydan iki yıla kadar hapis ve üç bin güne kadar adli para cezası ile cezalandırılır. Kişinin bu malın sahibi olması halinde, verilecek ceza yarı oranında indirilir.

(2) Birinci fıkrada tanımlanan suçun konusunu oluşturan eşyayı kovuşturma başlamadan önce geri veren veya bunun mümkün olmaması halinde bedelini ödeyen kişi hakkında verilecek cezaların beşte dördü indirilir.

(3) Muhafaza edilmek üzere kendisine resmen teslim olunan rehinli veya hacizli veya herhangi bir nedenle elkonulmuş olan malın dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davranması nedeniyle kaybolmasına veya bozulmasına neden olan kişi, adli para cezası ile cezalandırılır.

(4) Bir suça ilişkin soruşturma veya kovuşturma kapsamında elkonulan eşyayı amacı dışında kullanan kimse, bir yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.”

⁵⁷⁴ Aynı maddede, geminin yabancı bayraklı olması durumu da ele alınmış ve yabancı bayraklı gemilerde ihtiyatî haciz kararının, sahil güvenlik komutanlığının yardımı alınarak ve gemi Türk karasularını terk edinceye kadar uygulanabileceği hükme bağlanmıştır. Ancak Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesi uyarınca gemi yabancı ülke bayrağı taşıyorsa bu gemide çalışanlar hakkında Deniz İş Kanunu ve bu Kanun'da yer alan yurda iade hükümleri uygulama alanı bulamayacaktır.

⁵⁷⁵ Atamer, Cilt IV, s. 245.

⁵⁷⁶ Atamer, Cilt IV, s. 246.

İcra müdürü, Kanun'un 1366. maddesinin 4. fıkrası gereği, ihtiyatî haciz kararına ilişkin olarak kararın uygulanmasını izleyen ilk iş gününde gemi siciline bildirim yapmakla yükümlüdür. Sicilde gerçekleştirilen şerh işleminden sonra gemi üzerinde yapılacak tasarruflar, Kanun'un 977. maddesi gereği, gemi adamının alacağını zarara uğrattığı ölçüde geçerli olmayacaktır.

4. İhtiyatî Hacze Karşı Başvuru Yolları

Öncesinde de belirttiğimiz üzere, gemilerin limanda kaldıkları süreler genellikle çok kısa olduğundan ihtiyatî haciz başvurularının çoğu duruşma açılmadan, dosya üzerinden karara bağlanır. Bu şekilde yokluğunda ihtiyatî haciz kararı verilmiş olan borçlu veyahut menfaati ihlal edilmiş üçüncü kişilere Türk Ticaret Kanunu'nun 1358. maddesi ile itiraz hakkı tanınmıştır. Yurda iade giderlerine ilişkin olarak verilen ihtiyatî haciz kararının dayandığı sebeplere veya kararı veren mahkemenin yetkisizliğine, 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu⁵⁷⁷'nin 265. maddesi uyarınca haciz tutanağının tebliği tarihinden itibaren yedi gün içinde itiraz edilebilecektir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1358. maddesi gereği yokluğunda ihtiyatî haciz kararı verilmiş olan kişilerin itirazları hakkında karar vermeye, yurda iade giderleri ile ilgili henüz bir dava açılmamışsa, ihtiyatî haciz kararını vermiş olan mahkeme yetkilidir. Ancak ihtiyatî haciz kararına karşı itiraz yoluna gidilmeden önce, gemi adamı yurda iade giderleri ile ilgili dava açmışsa, ihtiyatî hacze yapılacak itiraz da asıl davaya bakan mahkeme tarafından incelenecektir⁵⁷⁸. Öte yandan aynı maddenin ikinci fıkrasına göre bu mahkemeler, ihtiyatî haciz kararının değiştirilmesi ve istihkak iddiaları hususlarında yapılacak başvurular hakkında da karar vermeye yetkilidir⁵⁷⁹.

⁵⁷⁷ 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu 19.06.1932 tarihli ve 2128 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

⁵⁷⁸ Belirtmek gerekir ki, ihtiyatî hacze itirazdan sonra esas hakkında dava açılması hâlinde, itirazı inceleme yetkisi, ihtiyatî haczi veren mahkemede kalmaktadır (Atamer, Cilt IV, s. 251). "Muterizlerin itirazları hakkında ilk derece mahkemesince her ne kadar asıl davanın açıldığı İş Mahkemesinde bakılması gerektiği belirtilerek bu konuda karar verilmesine yer olmadığına dair karar verilmişse de; ihtiyatî haciz kararına itirazın 15/10/2018 tarihinde yapıldığı, esas davanın İş Mahkemesinde 13/11/2018 tarihinde açıldığı anlaşılmaktadır. İhtiyatî hacze itiraz tarihinden sonra asıl davanın açıldığı belirlenmekle ihtiyatî hacze itirazın ihtiyatî hacze karar veren İstanbul 17.Asliye Ticaret Mahkemesi'nce karara bağlanması gerekmektedir", İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi 12. H.D., 21.12.2019, 2019/208 E., 2019/235., www.kazanci.com, (16.05.2021).

⁵⁷⁹ Madde gerekçesinde İcra ve İflas Kanunu'nun 96 ve sonraki maddelerinde düzenlenen istihkak iddialarına ilişkin usulün, gemilerin ihtiyatî haczi için uygun görülmediği, deniz hukuku bakımından uzmanlık gerektiren bir incelemenin gerekli olduğu belirtilmiştir. Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 419.

Belirtmek gerekir ki borçlunun gıyabında verilen ihtiyatî haciz isteminin kabulüne dair kararlara karşı doğrudan istinaf yoluna gidilemeyecektir. Borçlunun gıyabında verilen ihtiyatî haciz kararına karşı başvuru yolu, yukarıda da bahsedildiği üzere “itiraz” olup ancak bu itirazın reddedilmesi hâlinde istinaf yoluna gidilebilecektir⁵⁸⁰.

İhtiyatî haczin haksız çıkması hâlinde, gemi maliki veya ihtiyatî hacizden zarar gören diğer kişiler, Türk Ticaret Kanunu’nun 1361. maddesi uyarınca ihtiyatî haciz nedeniyle uğradıkları zararı gemi adamından talep edebileceklerdir. İhtiyatî haciz kararı veren mahkeme, haksız ihtiyatî hacze dayanan tazminat davası bakımından da yetkilidir⁵⁸¹. Ancak yurda iade giderlerinin esası ile ilgili dava açılmış olması durumunda, bu davanın sonuçlanması, tazminat davası yönünden bekletici sorun oluşturacaktır.

Gemi üzerindeki ihtiyatî haciz kararlarına karşı başvurulabilecek diğer bir yol ise, İcra ve İflâs Kanunu’nun 261. maddesinin 3. fıkrası uyarınca “şikâyet” yoludur. Bu şikâyet başvuruları, haczin uygulandığı tarihten başlayarak yedi gün içinde haczi uygulayan icra dairesinin bağlı olduğu icra mahkemesine yapılacaktır⁵⁸².

5. Geminin Serbest Bırakılması

İhtiyâten haczedilen geminin, güvence karşılığında serbest bırakılması iki şekilde söz konusu olabilir: Türk Ticaret Kanunu’nun 1370. maddesi uyarınca geminin değerini karşılayacak güvencenin yatırılması veya 1371. maddeye göre gemi alacağını karşılayacak güvencenin yatırılması.

Kanun’un 1370. maddesi gereği geminin değerinin tam olarak yatırılması durumunda, ihtiyaten haczolunan gemi üzerindeki haciz devam etmek kaydıyla, geminin borçluya bırakılması söz konusu olacaktır. Burada icra müdürünün bir takdir hakkı bulunmamaktadır. Bunun dışında, icra memurunun uygun görmesi şartıyla,

⁵⁸⁰ Atamer, Cilt IV, s. 258.

⁵⁸¹ 1999 Haciz Sözleşmesi’nde de benzer bir düzenleme mevcuttur. Sözleşme’nin 6. maddesinin 2. fıkrasında ihtiyatî haczin uygulandığı mahkeme, ihtiyatî haczin haksız ve sebepsiz olmasından kaynaklı her türlü zıya ve hasar için alacaklının, varsa, sorumluluğunun kapsamını belirlemekle yetkili sayılmıştır. Haksız ihtiyatî hacizden kaynaklı tazminat davası hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, Cilt IV, ss. 281, 282; Ö. F. Alp, s. 103 vd.

⁵⁸² Atamer, Cilt IV, s. 257; B. Can, s. 154.

gemi değerini karşılayacak taşınmaz rehni veya gemi ipoteği yahut güvenilir bir banka kefaleti ile gemi borçluya bırakılabilecektir. Yurda iade giderlerine ilişkin istemin borçlusunu, geminin maliki değilse, üçüncü kişi konumundaki malik, bir taahhüt senedi vererek geminin kendisine bırakılmasını talep edebilecektir.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1370. maddesinin 2. fıkrasına göre, geminin, üzerindeki haciz devam etmek kaydıyla serbest bırakılması hâlinde, bu hususun, geminin bulunduğu bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığına veya emniyet teşkilatına, liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirilmesi gerekir. Bildirimi alan gemi sicil müdürlüğü, geminin yerine geçen güvencenin yatırıldığını ve ihtiyatî haczin devamı kaydıyla geminin serbest bırakıldığını sicile şerh edecektir⁵⁸³. Aynı maddenin 3. fıkrasına göre ise, geminin serbest bırakılması için verilecek güvence geminin yerine geçtiğinden, güvence olarak yatırılan para icra veznesinden tahsil edilinceye kadar, diğer deniz alacaklıları da bu hacze iştirak edebilecektir.

Geminin serbest bırakılmasına imkân tanıyan ikinci olanak, Türk Ticaret Kanunu'nun 1371. maddesi uyarınca gemi alacağını karşılayan bir güvencenin verilmesidir. Buna göre gemi maliki veya borçlu, geminin değerini geçmemek kaydıyla, yurda iade giderlerinin tamamı, faizi ve giderler için yeterli güvence göstererek, ihtiyatî haczin kaldırılmasını mahkemeden isteyebilecektir⁵⁸⁴. İlgili madde kapsamında mahkemece verilen kararlar kesin olup bu kararlara karşı istinaf yoluna gidilemeyecektir⁵⁸⁵.

Gemi maliki veya borçlunun mahkemece belirlenen güvenceyi vermesi durumunda, ihtiyatî haciz geminin üzerinden kaldırılır ve güvencenin üzerine

⁵⁸³ Atamer, Cilt IV, s. 260.

⁵⁸⁴ Gemi adamının, yurda iade giderleri ile ilgili icra takibi başlatması durumunda Türk Ticaret Kanunu'nun 1371. maddesinin 1. fıkrası gereği ihtiyatî haczi kaldırma yetkisi icra mahkemesine geçecektir.

⁵⁸⁵ Atamer, Cilt IV, s. 263. Nitekim Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de bu konu ile ilgili "6102 Sayılı TTK'nın 1371. maddesi İİK'nın 266. maddesinden uyarlanarak düzenlenmiş olup, İİK'nın 266. maddesi uyarınca ise borçlu, para veya mahkemece kabul edilecek rehin veya esham yahut tahvilat depo etmek veya taşınmaz rehin yahut muteber bir banka kefaleti göstermek şartı ile ihtiyatî haczin kaldırılmasını mahkemeden isteyebilir ve takibe başlandıktan sonra bu yetki, icra mahkemesine geçer. Somut olayda; aleyhine ihtiyatî haciz verilen vekilinin talebi İİK'nın 266. maddesi kapsamına girmekte olup, bu neviden kararlar, İİK'nın 265. maddesinde temyiz yoluna başvurulabileceği belirtilen itiraz üzerine verilmiş kararlardan olmadığından temyizi kabil değildir. Bu sebeple temyiz isteminde bulunan aleyhine ihtiyatî haciz verilen vekilinin, temyiz isteminin reddine karar vermek gerekmiştir." şeklinde karar vermiştir. Bkz. Yargıtay 11. H.D., 12.04.2017, 2017/1071 E., 2017/2068 K., www.kazanci.com, (20.05.2021).

kaydırılır⁵⁸⁶. Kanun'un 1371. maddesinin 2. fıkrası gereği, gemi üzerindeki ihtiyatî haczin kaldırıldığı geminin bulunduğu bölgeden sorumlu sahil güvenlik komutanlığına veya emniyet teşkilatına, liman başkanlığına ve gümrük idaresine bildirilecek ve ihtiyatî hacze ilişkin sicildeki kayıt da silinecektir.

Öte yandan belirtmek gerekir ki, Kanun'un 1371. maddesi kapsamında verilecek teminat doğrudan gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağını karşılamak amacıyla verilmiş olup bu teminat üzerindeki ihtiyatî hacze başka alacaklıların iştiraki de mümkün olmayacaktır⁵⁸⁷.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1372. maddesinde taraflara anlaşma konusunda imkân tanınmıştır⁵⁸⁸. Buna göre 1370 ve 1371. maddeler uyarınca verilecek teminatın tür ve miktarı, alacaklı ile geminin maliki veya maliki olmayan donatanı arasında serbestçe kararlaştırılabilecektir. Mahkeme taraflarca kararlaştırılan güvenceyi kabul etmek zorunda olup bu hususta mahkemenin bir takdir yetkisi bulunmamaktadır⁵⁸⁹.

Diğer taraftan Kanun'un 1373. maddesinde de belirtildiği üzere, geminin serbest bırakılması için teminat verilmesi, sorumluluğun kabulü veya herhangi bir itiraz ve def'iden ya da sorumluluğun sınırlandırılması hakkından vazgeçilmesi şeklinde yorumlanamaz.

1999 Haciz Sözleşmesi'nin 4. maddesinin 6. fıkrasından alınan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1374. maddesine göre, geminin serbest bırakılması için 1370 ilâ 1372. maddeler uyarınca teminat veren kişi, bu teminatın miktarının azaltılması, türünün değiştirilmesi veya iptali için her zaman mahkemeye başvurabilir. Kanun'un 1358. maddesinin 2. fıkrasına göre bu başvurularda yetkili mahkeme, aynı maddenin 1. fıkrası uyarınca belirlenecektir⁵⁹⁰. Örneğin, esas hakkında açılan davanın müracaata kalması hâlinde güvencenin iptali talep edilebileceği gibi alacağın tahmin edilenden yüksek miktarlara ulaşması durumunda, alınan teminatın artırılması da istenebilecektir⁵⁹¹.

⁵⁸⁶ Atamer, Cilt IV, s. 264.

⁵⁸⁷ Konu ile ilgili bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 422; Atamer, Cilt IV, s. 264; B. Can, s. 156. Ayrıca esasa ilişkin takip veya dava kesinleşinceye kadar başka alacaklıların güvenceye kesin veya ihtiyatî haciz koydurabileceğine ilişkin değerlendirme için bkz. Atamer, Cilt IV, s. 264.

⁵⁸⁸ Türk Ticaret Kanunu'nun bu hükmü 1999 Haciz Sözleşmesi ile uyumludur. Sözleşme'nin 4. maddesinin 2. fıkrası geminin serbest bırakılması için verilecek güvencenin yeterliliği ve miktarının taraflarca belirlenebileceğini ortaya koymaktadır.

⁵⁸⁹ Atamer, Cilt IV, s. 265.

⁵⁹⁰ Konu ile ilgili açıklamalarımız için bkz. Üçüncü Bölüm, III. B. 4.

⁵⁹¹ Örnekler için bkz. Atamer, Cilt IV, ss. 266, 267; B. Can, s. 156.

Yurda iade giderleri için ihtiyaten haczedilen gemi ile ilgili güvence alınması durumunda ayrıca, alacağa konu olan geminin veya bir kardeş geminin ihtiyatî haczi, Türk Ticaret Kanunu'nun 1375. maddesi gereği bazı istisnai hâller⁵⁹² dışında mümkün değildir.

6. İhtiyatî Haczi Tamamlayan İşlemler

Gemi adamı, yurda iade giderleri ile ilgili, zamanaşımını da gözetmek kaydıyla dilediği zaman dava açabilir veya takip başlatabilir. Ancak gemi adamı, bu alacağını güvence altına almak için yargılamaya geçmeden önce geminin ihtiyatî haczi yoluna başvurmuş olabilir. Bu durumda da gemi adamı ihtiyatî haciz sonrası, yurda iade giderleri ile ilgili dava açabilecek veya takip yapabilecektir. Belirtmek gerekir ki, geminin ihtiyatî haczinden sonra başlatılacak işlemlerle ilgili olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 1376. maddesinde bir aylık süre öngörülmüştür⁵⁹³. Buna göre gemi adamı, bir aylık süre içinde dava açma veya takip yapmaya mecburdur. Keza borçlunun ödeme emrine itirazı üzerine itirazın kaldırılması veya iptali başvurularının da yine bir aylık süre içinde yapılması şarttır. Yurda iade giderlerinin temini için, dava açılmadan önce veya dava sırasında gemi ihtiyaten haczedilmişse, davanın sonunda verilecek ilamın icrasında da bir aylık süreye uyulması gerekmektedir⁵⁹⁴.

Gemi adamının bir aylık süre içinde, ihtiyatî haczi tamamlayan işlemleri başlatmaması veya yerine getirmemesi durumunda, ihtiyatî haciz kararı İcra ve İflas Kanunu'nun 264. maddesinin 4. fıkrası gereği, kendiliğinden hükümsüz hâle gelir. Bu

⁵⁹² Kanunda sınırlı sayıda öngörülen istisnalar şu şekildedir: Güvencenin türü veya miktarının yetersiz olması, güvence veren kişinin kendi borçlarını kısmen veya tamamen yerine getirmemesi veya yerine getirmekten âciz olması, ihtiyaten haczedilen gemi veya güvencenin makul sebeplere dayanarak hareket eden alacaklının istemiyle veya onayıyla yahut alacaklının serbest bırakılmayı engelleyecek makul önlemleri alamaması sebebiyle serbest bırakılması, geminin hukuka aykırı yollarla serbest kalması. Bu durumlarda geminin yeniden ihtiyatî haczi mümkün olabilecektir. Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Atamer, Cilt IV, s. 277 vd., Aksoy, s. 286 vd., Ö. F. Alp, s. 99 vd.

⁵⁹³ İcra ve İflas Kanunu'nun 264. maddesinde ihtiyatî haczi tamamlayan işlemler için öngörülen süre yedi gündür. Bu sürenin Türk Ticaret Kanunu'nun 1376. maddesinde bir ay olarak uzatılmasının sebepleri şunlardır: (i) uyuşmazlıkların çoğunda ihtiyatî haciz kararını takiben tarafların sulh olması, dolayısıyla dava açılmasına gerek kalmaması, bu nedenle taraflara anlaşmaları için yeterli süre tanınması, (ii) yurtdışında mahkemeye yahut tahkime müracaat edildiğinde, ilgili müracaat ve usul işlemleri için yedi günlük sürenin yeterli görülmemesi. Gerekçe için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 423.

⁵⁹⁴ Türk Ticaret Kanunu'nun 1376. maddesinde sürelerin ne zaman başlayacağına ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bu itibarla sürelerin başlangıcı için İcra ve İflas Kanunu'nun 264. maddesinin esas alınması mümkündür (B. Can, s. 151).

bir aylık süre hak düşürücü nitelikte olup icra memuru, sürenin geçtiğini, ilgililerin talebi olmasa bile kendiliğinden dikkate almak durumundadır. Aksi hâlde geminin maliki veya diğer ilgililer İcra ve İflas Kanunu'na göre şikâyet yoluna gidebileceklerdir⁵⁹⁵.

Geminin ihtiyatî haczinden sonra gemi adamının yurda iade giderleri ile ilgili olarak açılacak davalarda görevli mahkeme, 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu⁵⁹⁶'nın 5. maddesinin (a) bendi gereği iş mahkemesidir⁵⁹⁷.

İhtiyatî haciz sonrasında yapılacak icra takiplerinde ve açılacak davalarda yetkili mahkemenin veya icra dairesinin belirlenmesi noktasında da genel yetki kuralları geçerlidir. Ayrıca Türk Ticaret Kanunu'nun 1359. maddesine göre ihtiyatî haciz kararı vermeye yetkili olan mahkeme, ihtiyatî haczi tamamlamak üzere açılacak dava hakkında ve ihtiyatî haczî uygulayan icra dairesi de icra takibi hakkında yetkilidir⁵⁹⁸. Söz konusu bu hüküm ile seçimlik bir yetki kuralı koyulmuş olup yetkili olan mahkemenin yanına ihtiyatî haciz kararını vermiş olan mahkeme de eklenmiştir⁵⁹⁹.

7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu'nun 3. maddesinin 1. ve 20. fıkraları kapsamında gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağı ile ilgili açılan davalarda, arabulucuya başvurulmuş olması dava şartıdır. Ancak yurda iade giderlerine ilişkin geminin ihtiyatî haczi için 6325 sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu'na eklenen 18/A maddesinin 16. fıkrasına göre öncelikle arabulucuya gidilmesine gerek yoktur. İhtiyatî haciz kararı sonrası yurda iade giderleri ile ilgili dava açılacak olması durumunda arabulucuya başvurulması gerekecektir. Burada arabulucu görüşmelerinde geçen sürenin, ihtiyatî haciz sonrası açılacak davalar için öngörülen bir aylık süreye etkisi üzerinde durulmalıdır. 6325 sayılı Kanun'un 18/A maddesinin 15. fıkrasında arabuluculuk bürosuna başvurulmasından son tutanağın düzenlendiği tarihe kadar geçen sürede zamanaşımının duracağı ve hak düşürücü sürelerin işlemeyeceği düzenlenmiştir. Öte yandan Kanun'un 16. fıkrasında

⁵⁹⁵ Atamer, Cilt IV, s. 276.

⁵⁹⁶ 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu 25.10.2017 tarihli ve 30221 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

⁵⁹⁷ Konu ile ilgili açıklamalara aşağıda yer verilmiştir. Bkz. Üçüncü Bölüm, III. C. 2.

⁵⁹⁸ 1999 Haciz Sözleşmesi'nin 7. maddesinde de ihtiyatî haczin uygulandığı devletin mahkemeleri, davanın esası hakkında karar vermeye yetkili kılınmıştır. Ancak ilgili hükümde icra dairesinin yetkisi düzenlenmemiştir.

⁵⁹⁹ TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 419.

da İcra ve İflas Kanunu'nun 264. maddesinin 1. fıkrasında düzenlenen dava açma süresinin, arabuluculuk bürosuna başvurulmasından son tutanağın düzenlendiği tarihe kadar işlemeyeceği öngörülmüştür. Kanaatimizce bu düzenlemeler karşısında, ihtiyatî haciz kararı sonrası yurda iade giderleri ile ilgili dava yoluna gidecek gemi adamına tanınan bir aylık sürenin hesabında, arabuluculuk görüşmelerinde geçirilen süreler göz önünde bulundurulmamalıdır⁶⁰⁰.

C. Yurda İade Giderlerinin Takibi

Gemi alacaklısı konumundaki gemi adamı, yurda iade giderleri ile ilgili alacağının ifa edilmemesi durumunda alacağına kavuşmak için yargılama veya icra yoluna başvurabilecektir. Bu bölümde gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağını tahsil edebilmek amacıyla işletebileceği yollara değinilecektir.

1. İlamsız İcra Takibi

Yurda iade giderlerine ilişkin alacağının ifa edilmemesi durumunda gemi adamının doğrudan veya ihtiyatî haczi tamamlamak üzere ilamsız icra takibi başlatması mümkündür. Gemi adamının önünde üç ilamsız takip seçeneği bulunmaktadır: (1) Haciz yoluyla takip, (2) Rehnin paraya çevrilmesi yoluyla takip, (3) İflâs yoluyla takip. Öte yandan alacağın kambiyo senedine dayanması durumunda kambiyo senetlerine özgü haciz ve iflâs yoluyla takip olanağı bulunmaktadır.

a. Taşınır Rehnin Paraya Çevrilmesi Yoluyla İlamsız Takip

Gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağı ve kanunî rehin hakkı ilama veya ilam niteliğindeki belgeye bağlanmamışsa, taşınır rehnin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip yolu açıktır. Gemi adamı, alacağına kavuşmak ve kanunî rehin hakkının kendisine tanıdığı imkânlardan faydalanmak için İcra ve İflas

⁶⁰⁰ 6325 sayılı Kanun'un 18/A maddesinin 16. fıkrasının gemilerin ihtiyatî haczinde uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin sorular Kadir Has Üniversitesi'nde 08.02.2019 tarihinde düzenlenen arabuluculuk ile ilgili sezozyumda konuşmacılara yöneltilmiş olup konuşmacıların çeşitli görüşleri için bkz. Atamer, Cilt IV, s. 275.

Kanunu'nun 145 vd. maddelerinde düzenlenen bu takip yoluna başvurabilecektir. Nitekim Türk Ticaret Kanunu'nun 1380. maddesinde

Gemi alacaklıları ile alacakları gemi üzerinde hapis hakkı ile temin edilmiş olan alacaklılar, ihtiyatî haczi tamamlamak veya alacağı doğrudan takip etmek için taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takip yapabilirler. Bu hüküm, Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilere uygulanır

düzenlemesine yer verilmiştir. Bu düzenlemeye göre, takip usulü belirlenirken geminin bayrağı ve bir sicile kayıtlı olup olmadığının herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Açık düzenleme gereği, gemi Türk Gemi Siciline kayıtlı olsun ya da olmasın, icra yoluyla takip başlatılırken seçilecek takip usulü bakımından taşınır rehni gibi işlem yapılacaktır⁶⁰¹. Belirtmek gerekir ki gemi adamı, yurda iade giderlerine ilişkin alacağını teminat altına almak maksadı ile yukarıda da incelediğimiz üzere ihtiyatî haciz kararı almış olabilir. Bu durumda, ihtiyatî haczi tamamlamak üzere yapılacak işlemlerden biri olarak, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yolu ile takip başlatılabilecektir. Ancak gemi adamı dilerse, ihtiyatî haciz yoluna gitmeden, doğrudan taşınır rehninin paraya çevrilmesi yolu ile de takip yapabilir. Bu husus Türk Ticaret Kanunu'nun 1380. maddesinden açıkça anlaşılmaktadır.

Taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takiplerde yetkili icra dairesine ilişkin özel bir düzenlemeye Türk Ticaret Kanunu'nda yer verilmemiştir. Bu nedenle İcra ve İflas Kanunu'nun 50. maddesinde öngörülen genel yetki kuralı uygulanacaktır⁶⁰². Ancak takip, ihtiyatî haczi tamamlamak üzere başlatılmış ise, ayrıca ihtiyatî haczi uygulayan icra dairesi de Türk Ticaret Kanunu'nun 1359. maddesi gereği yetkili olacaktır⁶⁰³.

Gemi adamı, taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız icra takibini başlatmak için İcra ve İflas Kanunu'nun 58. ve 145. maddelerine uygun bir takip talebinde bulunmalıdır. Takip talebinde yurda iade giderlerine ilişkin alacaklı konumundaki gemi adamının bilgileri ile borçluya ilişkin bilgilere yer verilmelidir. Ancak borçlunun, gemi malikinden farklı bir kişi olma ihtimâli de vardır. Nitekim Türk Ticaret Kanunu'nun 1320. maddesinde de belirtildiği üzere geminin malikinin dışında, geminin kiracısının veya yöneticisinin veyahut işleteninin asıl borçlu olması

⁶⁰¹ Atamer, Cilt IV, s. 298; Dündar Aravacı, Gemi Adamlarının Ücretleri, s. 22; B. Can, s. 48; Doğuş Taylan Türkel, **Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007, s. 37.

⁶⁰² Gemi alacaklısı hakkının paraya çevrilmesinde yetkili icra dairesi hakkında bkz. Türkel, s. 113 vd.; B. Can, s. 65 vd.

⁶⁰³ Atamer, Cilt IV, s. 299.

mümkündür. Örneğin kiraya verilmiş bir gemide, gemi adamlarının yurda iadeleri nedeniyle doğan borçlar kiracıya aitse de Kanun'un 1321. maddesinin 5. fıkrası gereği rehin hakkı malike karşı da ileri sürülebilir. Bu durumda takip talebine borçlu olarak yalnız şahsi borçlu işlenir. Ancak rehin haklarına ilişkin özelliklerin belirtildiği kısma gemi malikinin de açıkça yazılması gerekmektedir. Öte yandan borçluya izafeten kaptana da takip yöneltilebilir ve adres olarak da gemi gösterilebilir. Bunlar dışında, takip talebine rehin hakkı doğmuş olan geminin adı, bayrağı ve sicili de yazılmalıdır. Ayrıca yurda iade giderlerine ilişkin gemi alacağının Türk Ticaret Kanunu'nun 1320. maddesinin (a) bendine dayandığı da takip talebinde açıklanmalıdır⁶⁰⁴.

Talebi alan icra dairesi, İcra ve İflas Kanunu'nun 146. maddesine göre taşınır rehninin paraya çevrilmesi yolu ile takipte ödeme emri düzenler. Ödeme emrinde ödeme müddetinin onbeş gün, itiraz süresinin ise yedi gün olduğu bildirilir⁶⁰⁵. Ödeme emri, gemi alacağı borçlusuna ve malik başka bir kişi ise geminin maliki olan üçüncü kişiye tebliğ edilir. Ödeme emrini alan borçlu ile gemi malikinin üçüncü bir kişi olması hâlinde malik, borca veya rehne veya her ikisine yedi gün içinde itiraz edebilir⁶⁰⁶.

Ödeme emrine itiraz edilmezse takip hem alacak hem de rehin açısından kesinleşir. Dolayısıyla gemi daha önce ihtiyaten haczedilmişse İcra ve İflas Kanunu'nun 264. maddesinin 5. fıkrası gereği bu haciz kesinleşir; daha önce ihtiyaten haczedilmemişse kesinleşen rehinli gemi alacağı için geminin haczi istenir. Ancak hem borca hem de rehne, süresinde itiraz edilmişse takip durur. Yalnızca alacağı itiraz edilmiş rehin hakkına itiraz edilmemişse, İcra ve İflas Kanunu'nun 147. maddesinin 1. bendi uyarınca ilâmsız takip, rehin bakımından kesinleşir; rehin hakkı artık uyuşmazlık konusu yapılamaz. Buna karşılık alacağı itiraz edilmeden, sadece rehne itiraz edilmişse, aynı maddenin 2. bendi gereği, alacaklı olan gemi adamı takibin haciz yoluyla devamını isteyebilecektir⁶⁰⁷.

⁶⁰⁴ Takip talebi için basılı kâğıtta yer alması gereken bilgilerin ayrıntılı açıklaması için bkz. Atamer, Cilt IV, s. 299 vd.; Türkel, s. 128 vd.; B. Can, s. 70 vd.

⁶⁰⁵ Ödeme emrinde yer alması gereken bilgiler için bkz. Atamer, Cilt IV, s. 301; Türkel, s. 140; B. Can, s. 74.

⁶⁰⁶ Gemi malikinin borçludan başka bir kişi olması hâlinde malikin de borca itiraz hakkı bulunmaktadır. Söz gelimi geminin kiracısı borcu ödediği hâlde takibe itiraz etmemesi durumunda hem borç hem de kanunî rehin kesinleşeceğinden böyle bir sonucu önlemek için malike de itiraz hakkı tanınmıştır. Eğer malike tanınan itiraz hakkı yalnızca rehne itiraz ile sınırlı tutulsa idi itiraz edilmediğinden alacak kesinleşecek; rehne itiraz edilmiş olmasının bir hükmü bulunmayacak ve rehne itirazın kaldırılmasından sonra alacaklı, kesinleşen alacağını kanunî rehne dayanarak gemi üzerinde cebri icra yoluyla tahsil edebilecektir (Atamer, Cilt IV, ss. 302, 303).

⁶⁰⁷ Atamer, Cilt IV, ss. 303, 304.

Borca veya rehne itiraz edilmesi durumunda gemi adamı, itirazın hükümden düşürülmesi yollarından birini tercih edebilecektir. Bu yollar itirazın geçici⁶⁰⁸ veya kesin kaldırılması⁶⁰⁹ ile itirazın iptali⁶¹⁰ davasıdır. Gemi adamı icra mahkemesine başvurup itirazın (geçici veya kesin) kaldırılmasını talep etmiş, ancak bu istemi reddedilmişse, ödeme emrine itirazın tebliğinden itibaren bir yıl içinde genel mahkemede itirazın iptali davası açabilecektir. Gemi adamı, itirazın kaldırılması başvurusunda bulunmak istemezse veya bu başvuru için aranan şartlar mevcut değilse, doğrudan genel mahkemelerde itirazın iptali davası açabilecektir⁶¹¹. Ancak bu dava öncesi de gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağı için arabulucuya başvurmuş olması ve arabuluculuk faaliyetinin anlaşmazlıkla sonuçlanmış olması gerekmektedir. Burada belirtmek gerekir ki, ihtiyatî haczi tamamlamak üzere itirazın hükümden düşürülmesi yolları işletildiğinde Türk Ticaret Kanunu'nun 1376. maddesi gereği bir aylık süreye uyulması zorunludur⁶¹².

b. Diğer İlamsız Takip Yolları

Gemi adamı, sahip olduğu kanunî rehin hakkından faydalanabilmek için taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takipte bulunmalıdır. Gemi alacaklısı konumundaki gemi adamı dilerse haciz yoluyla veya kambiyo senetlerine mahsus yollarla da takip yapabilir. Ancak gemi adamının böyle bir takip yolunu tercih etmesi Türk Ticaret Kanunu'nun 1379. maddesi gereği, kanunî rehin hakkından feragat anlamına gelecek ve artık gemi adamı bu hakkının sağladığı imkânlardan istifade edemeyecektir⁶¹³.

⁶⁰⁸ Genel olarak itirazın geçici kaldırılması hakkında bkz. Baki Kuru ve Burak Aydın, **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra Ve İflâs Hukuku (Ders Kitabı)**, 4. Baskı, Yetkin Yayınları, 2020, s. 125 vd.; Hakan Pekcanitez ve diğerleri, **İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı**, 7. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, 2020, s. 127 vd.

⁶⁰⁹ Genel olarak itirazın kesin kaldırılması hakkında bkz. Kuru ve Aydın, s. 117 vd.; Pekcanitez ve diğerleri, s. 119 vd.

⁶¹⁰ Genel olarak itirazın iptali davası hakkında bkz. Kuru ve Aydın, s. 110 vd.; Pekcanitez ve diğerleri, s. 110 vd.

⁶¹¹ Atamer, Cilt IV, ss. 315, 316.

⁶¹² İcra takibi yapılmadan gemi ihtiyaten haczedilmişse, itirazın kaldırılması veya iptali başvurularının da bir aylık süre içinde yapılması gerekmektedir. Ayrıca gemi adamı, itirazın geçici veya kesin olarak kaldırılması isteminde bulunmuş, ancak başvurusu icra mahkemesi tarafından reddedilmişse, yine bir aylık süreye uymak kaydı ile itirazın iptali davası açabilecektir (Atamer, Cilt IV, s. 272).

⁶¹³ TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 424.

Öte yandan gemi adamına Türk Ticaret Kanunu'nun 1378. maddesi ile iflâs yoluyla takip yapma hakkı da tanınmıştır. Bu takip yolunun işletilmesi, kanunî rehin hakkının vermiş olduğu öncelik hakkının yitirilmesi anlamı taşımamaktadır. Gemi malikinin iflâsı hâlinde gemi üzerinde düzenlenecek ayrı sıra cetvelinde gemi alacakları üçüncü sıraya, diğer rehinli alacaklar altıncı sıraya kaydedilecektir⁶¹⁴.

Yurda iade giderlerinin, haciz veya iflâs yoluyla yahut kambiyo senetlerine özgü hükümlere göre ilamsız takibi genel hükümlere göre yapılacaktır. Türk Ticaret Kanunu'nda bu takiplerle ilgili özel düzenlemelere yer verilmediğinden İcra ve İflas Kanunu hükümleri uygulanacaktır. Yetkili icra dairesi de İcra ve İflas Kanunu'nun 50. maddesi uyarınca belirlenecektir. Ancak burada da belirtmek gerekir ki takip, ihtiyatî haczi tamamlamak üzere yapılmış ise ihtiyatî haczi uygulayan icra dairesi de yetkili olacaktır.

2. Dava

Gemi adamı yurda iade giderlerine ilişkin alacağının esası ile ilgili olarak ihtiyatî haczi tamamlamak üzere veya doğrudan dava açabilir. Burada gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağından kaynaklı açacağı davada görevli mahkemenin üzerinde durulması gerekmektedir. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 46. maddesinde "Bu kanun kapsamına giren gemiadamlarıyla bunların işveren veya işveren vekilleri arasında bu kanundan veya hizmet aktinden doğan davalar hakkında, 5521 sayılı kanun hükümleri uygulanır." düzenlemesi yer almaktadır⁶¹⁵. Diğer taraftan 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu'nun 5. maddesinin (a) bendinde de 854 sayılı Kanuna tabi gemi adamları ile işveren veya işveren vekilleri arasında, iş ilişkisi nedeniyle sözleşmeden veya kanundan doğan her türlü hukuk uyuşmazlıklarında iş mahkemelerinin görevli olduğu düzenlenmiştir.

Öncesinde belirttiğimiz üzere 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1320. maddesinin 1. fıkrasının (a) bendi gereği yurda iade giderleri, gemi adamına, gemi eklentisi üzerinde kanunî rehin hakkı vermektedir. Bu bakımdan Deniz İş Kanunu'na

⁶¹⁴ Atamer, Cilt IV, s. 292.

⁶¹⁵ İlgili maddede atıf yapılan 5521 sayılı Kanun, 04.02.1950 tarih ve 7424 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan İş Mahkemeleri Kanunu'dur. 7036 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu'nun yürürlüğe girmesi ile 5521 sayılı Kanun yürürlükten kaldırılmış olup 5521 sayılı Kanuna yapılan atıflar, 7036 sayılı Kanun'a yapılmış sayılmaktadır.

tabi gemide çalışan gemi adamının yurda iade giderleri ile birlikte bu alacağı dolayısıyla gemi üzerinde kanunî rehin hakkı tesisine ilişkin açmış olduğu davada da görevli mahkemenin belirlenmesi gerekmektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1377. maddesine göre gemi üzerindeki kanunî rehin hakkı, asıl alacaktan ayrı ve bağımsız olarak yargılama konusu yapılamaz. Bu açık düzenleme uyarınca gemi adamının, gemi üzerindeki kanunî rehin hakkını, yurda iade giderlerine ilişkin alacağı ile birlikte ileri sürmesi gerekmektedir.

Deniz İş Kanunu kapsamında sayılan bir gemide, iş sözleşmesi ile çalışan gemi adamının yurda iade giderlerini, gemi alacaklısı hakkından bağımsız olarak tek başına ileri sürdüğü davalarda, Deniz İş Kanunu'nun 46. maddesi ve İş Mahkemeleri Kanunu'nun 5. maddesinin (a) bendi gereği iş mahkemeleri görevli olacaktır. Gemi adamının yurda iade giderleri ile birlikte kanunî rehin hakkı tesisine ilişkin açmış olduğu davada ise görevli mahkemenin hangisi olacağı hukukî sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. *Atamer*, gemi alacağı niteliği taşıyan gemi adamı alacaklarının Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmesi nedeniyle buna ilişkin davaların asliye ticaret mahkemesinde görülebileceği görüşündedir. Aynı zamanda yazar, temel amacın gemi adamlarını korumak olduğundan hareketle, Deniz İş Kanunu'nun 46. maddesini de göz önünde bulundurarak, iş mahkemelerinin de görevli olduğunu ve gemi adamlarının görevli mahkemeyi belirleme noktasında seçimlik haklarının bulunduğunu ileri sürmektedir⁶¹⁶.

Kurt Konca ise bir davada aynı anda birden fazla mahkemenin görevli olamayacağını ve aynı zamanda davacı tarafa da görevli mahkemeyi seçme hakkının bırakılamayacağını belirtmiştir. Yazar, gemi adamlarının iş sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıklarda, kanuni rehin hakkı tesisini talep etseler bile, asıl alacak Deniz İş Kanunu kapsamında ise görevli mahkemenin iş mahkemesi olacağını ileri sürmüştür⁶¹⁷.

⁶¹⁶ Kerim Atamer, "Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu- 2. Bölüm", **Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi**, Prof. Dr. Aydın Zevkliler'e Armağan, Cilt:8, Özel Sayı - 2013, s. 485.

⁶¹⁷ Nesibe Kurt Konca, "Yabancı Bayraklı Gemilerde Çalışan Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinden Kaynaklanan Davalarda Görevli Mahkemenin Belirlenmesi", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e Armağan, Cilt:16, Özel Sayı 2014, s. 1315.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de içtihatlarında, gemi adamlarının iş sözleşmelerinden kaynaklı uyuşmazlıkları ticari dava olarak nitelendirmemektedir. Geminin Deniz İş Kanunu kapsamında olması durumunda iş mahkemelerinin; aksi halde genel mahkemelerin görevli olduğuna hükmetmektedir⁶¹⁸.

Kanaatimizce, gemi adamının yurda iade talebi ile birlikte kanunî rehin hakkının tesisi açısından açacağı dava, ticari dava niteliği taşımamaktadır. Uyuşmazlık konusu, başlı başına gemi adamı ile işveren arasındaki iş sözleşmesinden kaynaklanmaktadır. Her ne kadar asıl alacak ile birlikte Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen kanunî rehin hakkının tesisi talep edilecek ise de bu hak, alacaktan bağımsız olarak ileri sürülemeyeceğinden mahkemenin görevinin belirlenmesinde esas alınmamalıdır. Bu bakımdan Deniz İş Kanunu kapsamında sayılan bir gemide, iş sözleşmesi ile çalışan gemi adamının yurda iade giderleri ile birlikte kanunî rehin hakkının tesisine yönelik açacağı davada görevli mahkeme, Deniz İş Kanunu'nun 46. maddesi ve İş Mahkemeleri Kanunu'nun 5. maddesinin (a) bendi gereği iş mahkemeleri olacaktır.

Öte yandan tekrar belirtmek gerekir ki İş Mahkemeleri Kanunu'nun 3. maddesinin 1. ve 20. fıkraları kapsamında gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağı ile ilgili açılacak davalarda, arabulucuya başvurulmuş olması dava şartıdır.

3. İlâmlı İcra

Türk Ticaret Kanunu'nun 1377. maddesinin 2. fıkrası gereği, gemi alacaklısı konumundaki gemi adamının, yurda iade giderlerine ilişkin rehlin paraya çevrilmesi yolu ile ilâmlı takip yapabilmesi için hem alacağının hem de bu alacağını temin eden kanunî rehin hakkının ilâm veya ilâm niteliğindeki bir belgede hüküm altına alınması

⁶¹⁸ “Mahkemece öncelikle gemiye ait belgeler getirtilerek geminin yabancı bayraklı mı, Türk bayraklı mı olduğu, Türk bayraklı olması halinde ise, ... İş Kanunu'nun 1. maddesi uyarınca yüz ve daha yukarı grostonilatoluk olup olmadığı tespit edilerek, gemi Türk bayraklı ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk ise, uyuşmazlığın ... İş Kanunu kapsamında çözümleneceği ancak, yabancı bayraklı ise, mülga BK'nın 313 vd., 6098 Sayılı TBK'nın 393 vd. maddelerinde düzenlenen hizmet sözleşmesinden kaynaklandığı, bu tip bir sözleşmeden doğan ihtilafların ise TTK'da düzenlenen hususlardan olmadığı gibi, her iki tarafın ticari işletmesi ile ilgili de olmadığı ve özellikle, TTK'nın 5. maddesinde düzenlenen deniz ticaretine dair bir ihtilaf da olmadığı göz önünde bulundurularak görevli mahkemenin tayini gerekirken anılan hususlar nazara alınmaksızın yanılığılı değerlendirmeye dayalı, yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir”, Yargıtay 11. H.D., 25.10.2016, 2016/11686 E., 2016/8418 K., www.kazanci.com, (10.06.2021).

gerekmektedir⁶¹⁹. Belirtmek gerekir ki rehinle temin edilmiş yurda iade giderlerine ilişkin gemi alacağında, rehin hakkının icra edilebilmesi için kesinleşmesi şarttır. Zira İcra ve İflas Kanunu'nun 31/a maddesinin 1. fıkrası uyarınca “Bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemilere ve bunlarla ilgili aynî haklara ilişkin kararlar, kesinleşmedikçe icra edilemez.”

Yasada yalnızca rehin hakkının, teminat altına alınan alacaktan ayrı ve bağımsız olarak yargılama veya icra konusu yapılamayacağı belirtilmiştir. Bu açıdan gemi adamı, rehin hakkından bağımsız olarak yurda iade giderleri ile eda davası açmış ve bu dava sonucunda da mahkeme, yalnızca yurda iade giderlerine ilişkin alacağı ilama bağlamış olabilir. Bu durumda gemi adamı, yurda iade giderleri ile ilgili alacağını takip etmek için ilamlı icra yoluna başvurabilecektir. Ancak bunun sonucunda da Türk Ticaret Kanunu'nun 1379. maddesi gereği, alacağını temin eden kanunî rehin hakkından feragat etmiş sayılacaktır. İlam, rehin hakkından bağımsız olarak, yalnızca yurda iade giderlerine ilişkin olarak kurulduğundan, artık gemi adamının ilamlı icraya başvurması için kararın kesinleşmesini de beklemesi gerekmeyecektir.

Yurda iade giderlerine ilişkin gemi alacağının, ilamlı takip konusu yapılabilmesi için yalnızca ilama dayanması gerekmez. İcra ve İflas Kanunu'nun 38. maddesinde sayılan ilâm niteliğindeki belgelerden⁶²⁰ birine dayanması durumunda da yine ilamların icrasına ilişkin takip yapılabilecektir. Ayrıca avukatların müvekkilleri ile birlikte imza altına aldıkları uzlaşma tutanakları, icra edilebilirlik şerhi taşıması kaydıyla arabuluculuk faaliyeti sonunda düzenlenen anlaşma tutanağı veyahut da taraflar ve avukatları ile arabulucunun birlikte imzaladıkları anlaşma belgesi icra edilebilirlik şerhi taşımasına gerek olmaksızın gemi alacakları bakımından da ilâm niteliğinde sayılacak ve buna göre takip yapılabilecektir⁶²¹.

Yurda iade giderlerinin temini için dava açılmadan veya dava sırasında gemi ihtiyaten haczedilmişse İcra ve İflas Kanunu'nun 264. maddesinin 3. fıkrasına göre

⁶¹⁹ Gemi üzerinde doğmuş olan rehin hakkının alacağa bağlı ve alacağın fer'i olduğu, dolayısıyla da rehin hakkının tek başına yargıya intikal edemeyeceği yönünde ilgili hüküm gerekçelendirilmiştir. Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, s. 423.

⁶²⁰ İcra ve İflas Kanunu'nun 38. maddesi hakkında genel bilgi için bkz. Kuru ve Aydın, s. 291 vd.; Pekcanitez ve diğerleri, s. 291 vd.

⁶²¹ Atamer, Cilt IV, ss. 326, 327.

ihtiyatî hacizden sonraki yargılamada alınan ilamın da bir ay içinde icraya konulması gerekmektedir⁶²².

İcra ve İflas Kanunu'nun 34. maddesine göre ilamların icrası her icra dairesinden talep olunabildiğinden yurda iade giderlerine ilişkin ilamlı icra talepleri bakımından da her icra dairesi yetkilidir.

Bu takiplerde ilamın eklenmesi zorunludur. Takip talebinde alacaklıya, borçluya ve alacağa ilişkin bilgilere yer verilecek; rehin hakkına ilişkin olarak bir ilam da elde edilmişse rehinin niteliği ve hangi geminin üzerinde doğduğu da belirtilecektir⁶²³.

Hem yurda iade giderleri hem de bu alacağı temin eden kanunî rehin hakkı, ilâm veya ilâm niteliğindeki bir belgede hüküm altına alınmışsa ve bu ilam kesinleşmiş ise, talebi alan icra dairesi taşınır rehininin paraya çevrilmesine ilişkin icra emrini düzenler. İcra emrinde alacaklıya, borçluya ve alacağa ilişkin bilgiler ile birlikte geminin adı, bayrağı ve siciline de yer verilir. Geminin malikinin borçludan başka bir kişi olması durumunda, malikin de icra emrinde gösterilmesi gerekir. Bu icra emri uyarınca ödeme süresi yedi gündür.

İlam yalnızca gemi adamının yurda iade giderlerine ilişkin alacağı ile ilgili hüküm içermekte ise, başka bir anlatımla ilamda rehin güvencesi bulunmuyorsa, bu sefer para borcuna ilişkin ilamların yerine getirilmesinde icra emri düzenlenecektir. Yine takibin taraflarına, alacağa ve ilama ilişkin bilgilere icra emrinde yer verilecek; borcun yedi gün içinde ödenmesi veya icranın geri bırakılmasına ilişkin karar getirilmesi uyarısında bulunulacaktır⁶²⁴.

İlamlı icrada borçlunun icra emrine itiraz hakkı yoktur. Ancak borcun zamanaşımına uğradığı veya ödendiği itirazıyla icra mahkemesinden veya istinaf ya da temyiz sebebiyle icranın geri bırakılmasına ilişkin karar alabilecektir. Bu kararın alınması için tanınan süre yedi gündür. Yedi günlük süre içinde borç ödenmez ve

⁶²² Rehinle temin edilmiş yurda iade giderlerine ilişkin alacaklarda, rehin hakkının kesinleşmeden icraya konulması mümkün olmadığından İcra ve İflas Kanunu'nun 264. maddesinin 3. fıkrası uyarınca takip yapılma zorunluluğu da kesinleşmeye kadar ertelenecektir. Kesinleşmeden icra edilemeyen kararların durumu için bkz. Atamer, Cilt IV, s. 273.

⁶²³ Takip talebinde yer alması gereken bilgiler için ayrıca bkz. Atamer, Cilt IV, s. 328.

⁶²⁴ Atamer, Cilt IV, s. 329.

icranın geri bırakılmasına ilişkin karar da getirilmezse kesin haciz veya iflâs isteme hakkı doğar⁶²⁵.

4. Yurda İade Giderleri Bakımından Geminin Haczi Ve Paraya Çevrilmesi

Gemi adamı, yurda iade giderlerinin tahsili amacıyla yapmış olduğu icra takibinin kesinleşmesinden sonra geminin haczini isteyebilecektir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1382. maddesinin 1. fıkrasında, Türk ve yabancı bayraklı bütün gemilerin kesin haczinde ihtiyati hacze ilişkin 1364 ilâ 1368. maddelerin uygulanacağı belirtilmiştir. Yapılan yollama gereği haciz uygulanırken Kanun'un 1366. maddesinin 1. fıkrası uyarınca gemi seferden men edilecektir⁶²⁶. Bunun dışında hacze ilişkin düzenlemelerin yer aldığı İcra ve İflas Kanunu'nun 79 ilâ 105. madde hükümlerinden, taşınır hükmündeki gemilerin haczinde işletilmesi mümkün bulunanlar da uygulama alanı bulacaktır⁶²⁷. Ayrıca belirtmek gerekir ki gemi adamı, yurda iade giderlerine ilişkin alacağı hakkında takip başlatmadan önce geminin ihtiyatî haczi yoluna gitmiş olabilir. İhtiyatî haczi tamamlamak üzere açmış olduğu takibin kesinleşmesinden

⁶²⁵ Atamer, Cilt IV, s. 329.

⁶²⁶ "Alacaklı tarafından borçlular ... gemisi maliki ... ile ... Gemisi Donatanı Kaptanoğlu Shipmanagement hakkında gemi adamı ücret alacağın tahsili amacıyla taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla takip başlatılmış, alacaklı vekilinin talebi üzerine ... isimli geminin haczine ve seferden men edilmesine icra müdürlüğünce karar verilmiştir. Şikayetçi borçlu, maliki ve işleteni olduğu "... gemisinin seferden men edilmesinin usulsüz olduğunu ileri sürerek icra müdürlüğünün 07.10.2013 tarihli seferden men kararının iptalini istemiş, mahkemece, 6102 Sayılı TTK'nun 1353/1. ve 2. maddelerini gerekçe göstererek şikayetin kabulüne karar verilmiştir.

Alacaklı tarafından borçlular ... gemisi maliki ... ile ... Gemisi Donatanı Kaptanoğlu Shipmanagement hakkında taşınır rehninin paraya çevrilmesi yoluyla ilamsız takip başlatılmış, şikayetçi borçlu ...'nin süresinde itiraz etmesi sebebiyle icra müdürlüğünce bu borçlu yönünden takibin durdurulması kararı verilmiştir. Ancak diğer borçlu gemi donatanı-işleteni Kaptanoğlu Shipmanagement tarafından itiraz edilmediğinden takip, bu borçlu yönünden kesinleşmiş olup icra müdürlüğünce kesinleşen bu takip sebebiyle gemi üzerine haciz konularak seferden men edilmesine karar verilmiştir.

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1353. maddesi, geminin ihtiyaten haczine dair olup kesinleşen takipte uygulanması söz konusu değildir. Takip kesinleşmiş ise, gemi üzerine haciz konulabilir ve seferden men de tedbir olarak uygulanabilir. Bu şekilde işlem yapılmasına yasal olarak herhangi bir engel yoktur.

Somut olayda, borçlu ... takibe itiraz ettiğinden hakkındaki takip durdurulmuş olup diğer borçlu gemi işleteni hakkındaki takip ise kesinleşmiştir. Bu durumda icra müdürlüğünce verilen haciz ve seferden men kararı yerinde olup istemin reddine karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde kabulü isabetsizdir", Yargıtay 12. H.D., 12.03.2015, 2014/30750 E., 2015/5608 K., www.kazanci.com, (10.06.2021).

⁶²⁷ Atamer, Cilt IV, s. 344.

sonra ihtiyatî haciz, İcra ve İflas Kanunu'nun 264. maddesinin 5. fıkrası gereği, kendiliğinden kesin hacze dönüşecektir.

Gemilerin paraya çevrilmesinde hangi kuralların uygulanacağı da Türk Ticaret Kanunu'nun 1383. maddesinde belirlenmiştir. İlgili düzenlemeye göre paraya çevirme prosedürü, gemilerin sicile kayıtlı olup olmamasına göre değişmekte ise de Kanun'un 931. maddesi anlamında bir geminin, Milli Gemi Sicili, Türk Uluslararası Gemi Sicili veya Bağlama Kütüğü'nden birine tescil edilmiş olması zorunlu olduğundan sicile kayıtlı olmayan Türk gemisinin hukuken kalmadığını tekrar belirtmek isteriz.⁶²⁸

Türk Ticaret Kanun'un 1383. maddesi uyarınca sicile kayıtlı gemiler, İcra ve İflas Kanunu'nun taşınmazların satışına ilişkin hükümlerine göre paraya çevrilirler. Gemilerin haciz altında bulunduğu süre içinde değer kaybetmesine ve limanların işgal edilmesine engel olunması amacıyla İcra ve İflas Kanunu'nun 153/a maddesinin 3. fıkrasının 1. bendi sevk edilerek bayrağına ve sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler için satış isteme süresi üç ay olarak belirlenmiştir⁶²⁹. Buna göre yurda iade giderleri bakımından gemi alacaklısı konumundaki gemi adamı, hangi takip yolunu seçmiş olursa olsun⁶³⁰ geminin üç ay içerisinde satışını istemek durumundadır. Gemi adamı satış isteminde bulduktan sonra, İcra ve İflas Kanunu'nun 123. maddesi gereği, sicile kayıtlı olan geminin üç ay içinde satışının yapılması gerekmektedir⁶³¹.

5. Paylaştırma ve Sıra Cetveli

Geminin satışı sonucuna elde edilen satış bedeli İcra ve İflas Kanunu'nun 138. maddesi uyarınca alacaklılara hisseleri nispetinde paylaştırılır. Türk Ticaret

⁶²⁸ Atamer, Cilt II, s. 52.

⁶²⁹ Atamer, Cilt IV, s. 338; B. Can, s. 102.

⁶³⁰ İİK m.153/a f.3 b.1'in yollama yaptığı 150/e hükmü taşınır rehninin paraya çevrilmesi yolu ile yapılan takibe ilişkin ise de kanun koyucunun amacı da göz önünde bulundurularak İİK m.106 f.1'de satış için öngörülen sürenin de gemiler bakımından üç ay olduğu kabul edilmelidir. Belirtmek gerekir ki taşınır rehninin paraya çevrilmesi yolunda satış talebi için öngörülen sürenin başlangıcı, ödeme veya icra emrinin tebliği tarihi olup haciz yoluyla takipte ise süre haczin yapılmasından başlar. Taşınır rehninin paraya çevrilmesi yolunda süresi içinde satış istenmezse icra dairesi tarafından takibin düştüğüne karar verilir. Genel haciz yolunda ise süresi içinde satış istenmezse gemi üzerindeki haciz kalkar.

⁶³¹ Paraya çevirme yolları olan artırma ve pazarlık yolu ile satış hakkında bkz. Atamer, Cilt IV, s. 352 vd.; B. Can, s. 108 vd.

Kanunu'nun 1389. maddesinin 1. fıkrasına göre gemi, cebrî icra yoluyla satıldığında, satış tutarı bütün alacaklıların alacağını ödemeye yetmezse, icra dairesi bir sıra cetveli yapar. Alacaklılar bu cetvele, Türk Ticaret Kanunu'nun 1390 ilâ 1397. maddelerde belirtilen sıra ile kaydedilir.

Türk Ticaret Kanunu'nda gemilerin cebrî satışından sonra hazırlanacak sıra cetvelinde, alacaklılar için sekiz sıra öngörülmüştür⁶³². Daha öncesinde de üzerinde durduğumuz üzere gemi alacakları, cebrî icra giderleri ve enkaz kaldırmaya ilişkin kamusal alacaklardan sonra üçüncü sırada yer almaktadır. Gemi alacaklılarının kendi aralarındaki dereceler de Kanun'un 1324. maddesinin 1. fıkrası uyarınca, 1320. maddenin 1. fıkrasında öngörülen sıraya göre oluşturulur. Buna göre gemi adamı alacaklarından olan yurda iade giderleri, üçüncü sıranın birinci derecesinde yer almaktadır. Belirtmek gerekir ki gemi adamı alacaklarının kendi aralarında bir sıra öngörülmediğinden gemi adamları, kendi derecelerine düşen satış bedelini garameten paylaşacaktır⁶³³.

IV. MALİ GÜVENCE

A. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Kapsamında Mali Güvence

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Kural 2.5 f.2'de gemi adamlarının Sözleşme hükümlerine uygun olarak yurda iade edilmelerini sağlamak için bayrağını taşıyan gemilerin mali güvence edinmeleri noktasında Taraf Devletlere yükümlülük getirilmiştir. Ancak Sözleşme'de mali güvencenin koşullarını ayrıntılı şekilde ortaya koyan düzenlemeler bulunmadığından 2014 yılında değişikliğe gidilmiş ve mali güvenceye ilişkin emredici hükümler Standart A2.5.2 altında Sözleşme'ye eklenmiştir⁶³⁴. 11.06.2014 tarihinde Sözleşme'de yapılan değişiklikler 18.01.2017 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Söz konusu değişikliklerin amacı, terk edilen gemi

⁶³² Alacakların sırası ile ilgili bkz. Atamer, Cilt IV, s. 368 vd.; B. Can, s. 177 vd.; Türkel, s. 271 vd.

⁶³³ Konu ile ilgili önceki açıklamalarımız için bkz. Üçüncü Bölüm, III. A. 3.

⁶³⁴ 2014 değişiklikleri, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olan devletlerin çoğu tarafından onaylanmış ve uygulamaya konulmuştur. Buna ilişkin liste için bkz. ILO, Acceptance of amendments of 2014 to the MLC 2006, https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLE-XPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971, (15.06.2021).

adamlarının hızlı ve etkili bir şekilde yurda iadelerinin gerçekleştirilmesi adına bir güvence sistemi sağlanmasıdır⁶³⁵.

Öncesinde de belirttiğimiz üzere, gemi adamlarının yurda iade edilme sürecinin düzenlenmesi ve masraflarının sağlanması gemi malikinin sorumluluğundadır. Gemi maliki tarafından yurda iade yükümlülüğünün Sözleşme hükümlerine uygun olarak yerine getirilmemesi durumunda Standart A2.5.1 f.5/a'ya göre geminin bayrağını taşıdığı Taraf Devletin, gemi adamının terk edildiği liman devletin ve gemi adamının vatandaşı olduğu devletin yetkili makamlarının yurda iade yükümlülüğü söz konusu olmakta idi⁶³⁶. Ancak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde 2014 yılında yapılan değişiklik ile gemi maliki tarafından yurda iade yükümlülüğünün yerine getirilmemesi durumunda artık mali güvence sistemi devreye girecek ve zorunlu mali güvenceyi temin eden kuruluş gemi adamının yurda iadesini gerçekleştirecektir. Bu hüküm ile kural olarak malikten sonra mali güvenceyi veren kuruluşa başvurulmasının yolu açılmıştır⁶³⁷.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.2 f.3'e göre Taraf Devletler mali güvence sisteminin karşılanmasını sağlamakla yükümlüdür. Düzenlemeye göre mali güvencelerin formatı, Taraf Devletler tarafından gemi malikleri ve gemi adamları birliklerine danışıldıktan sonra, sosyal güvenlik planı veya sigorta veya ulusal bir fon yahut benzer bir sistem şeklinde belirlenecektir⁶³⁸.

Sözleşme'de mali güvenceye ilişkin emredici hükümler sevk edilmesinin amacı, gemi adamlarının yabancı bir limanda terk edilmesi ihtimalini ortadan kaldırarak yurda iadelerinin sağlanmasıdır. Standart A2.5.2 f.2'de gemi adamının

⁶³⁵ Süzel, Yurda İade, s. 235; Johanna Hjalmarsson, "Crewing Insurance Under The Maritime Labour Convention 2006", **The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined**, (Ed. Jennifer Lavelle), informa law from Routledge, Oxon, 2014, s. 109; Laura Carballo Piñeiro, **International Maritime Labour Law**, Springer, 2015, s. 52.

⁶³⁶ Konu ile ilgili önceki açıklamalarımız için bkz. Üçüncü Bölüm, II. B. 3.

⁶³⁷ Süzel, Yurda İade, s. 236.

⁶³⁸ Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün 29.12.2016 tarihli ve 97831 sayılı yazısında, halihazırda MLC 2006 Sözleşmesine ülkemizin taraf olmaması; ayrıca, yürütülmekte olan bir ulusal fon çalışmasının bulunmaması sebebiyle Sözleşme'de belirtilen güvencenin "sigorta" yöntemiyle sağlanmasının ön plana çıktığı, konuyla ilgili diğer Bayrak Devletlerinin de büyük çoğunlukla (yaklaşık % 90) bu yöntemi takdir ettiği, bu sebeple uluslararası sefer yapan gemilerin yurtdışında sıkıntı yaşamamaları ve uygulama birlikteliği açısından "sigorta" yönteminin en uygun seçenek olduğu belirtilmiştir. Bkz. Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 29.12.2016 tarihli ve 97831 sayılı yazı., <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/mlc-2006-degisiklikleri-hk-8974>, (16.06.2021).

hangi durumlarda terk edilmiş sayılacağı belirtilmiştir. Söz konusu fıkrada belirtilen üç olasılıktan birinin gerçekleşmesi durumunda gemi adamı terk edilmiş sayılacak ve mali güvence sistemi devreye girecektir. Bu olasılıklardan ilki gemi adamının yurda iade masraflarının karşılanmamasıdır. Diğer olasılık ise gerekli bakım ve desteğin sağlanmadan gemi adamının bırakılmış olmasıdır. Standart A2.5.2 f.5'te gerekli bakım ve destek ile ifade edilmek istenen yeterli yiyecek, konaklama, içme suyu, gemide hayatta kalabilmek için gereken miktarda yakıt ve gerekli tıbbî bakım olarak detaylandırılmıştır. Gemi adamının terk edilmiş sayılacağı son olasılık ise gemi adamının en az iki aylık ücretinin ödenmemesi de dâhil olmak üzere gemi adamı ile bağım tek taraflı olarak kesilmesidir⁶³⁹.

Standart A2.5.2 f.4'e göre mali güvence sistemi, Taraf Devletin bayrağını taşıyan gemide çalışmakta iken terk edilmiş herhangi bir gemi adamına Sözleşme'ye uygun bir teminat ve hızlı mali destek sağlamalıdır. Mali güvencenin yeterli sayılabilmesi için kapsaması gerekenler Standart A2.5.2 f.9'da sayılmıştır. Buna göre, gemi adamının ödenmemiş dört aya kadar ücreti ve diğer hakları, gemi adamı tarafından makul olarak yapılan tüm masraflar ve gemi adamının temel ihtiyaçları mali güvence kapsamında olmalıdır. Gemi adamının temel ihtiyaçları aynı fıkrada, yeterli yiyecek, gerektiğinde giyim, konaklama, içme suyu, gemide hayatta kalmak için gerekli yakıt, gerekli tıbbî malzeme ve terk edilmesi sebebiyle oluşabilecek diğer makul masraflar olarak örneklendirilmiştir. Standart A2.5.2 f.10'da da mali güvencenin kapsamı gereken makul masraflar belirtilmiş olup bu masraflar, normal ulaşım biçimi hava yolu olmak üzere yolculuk masrafları, gemiden ayrıldığı andan varışına kadarki yiyecek ve konaklama masrafları, gerekli tıbbî bakım, kişisel eşyalarının taşınmasına ilişkin masraflar ve diğer makul masraflardır.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Standart A2.5.2 f.6 mali güvenceyi ispat eden sertifikayı gemide taşıma yükümlülüğüne ilişkin bir düzenleme içermektedir. Söz konusu düzenlemede hangi gemilerin bu sertifikayı bulundurması gerektiğine yönelik olarak Kural 5.1.3'e atıf yapılmıştır. Kural 5.1.3'te gemilerin Sözleşme'de öngörülen koşulları sağlayıp sağlamadığına ilişkin olarak yapılacak Liman Devleti kontrolleri ve Deniz İş Sözleşmesi sertifikası taşıma yükümlülükleri düzenlenmekte olup Kural'da 500 grostonilatoluk bir tonaj sınırı öngörülmüştür. Standart A2.5.2 f.6 ve yapılan atıf

⁶³⁹ Süzel, Yurda İade, ss. 236, 237; Kar, s. 121.

gereği, mali güvencenin bulunduğu ispat eden belgeyi taşıma yükümlülüğü, Taraf Devletin bayrağını taşıyan ve uluslararası sefer yapan 500 grostonilato üzerindeki tüm ticaret gemileri ile 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin yürürlükte olduğu bir limana uğrayan 500 grostonilato üzerindeki tüm gemiler için geçerlidir. Ancak belirtmek gerekir ki Kural 5.1.3 f.2 uyarınca 500 grostonilato altındaki bir geminin maliki de sertifika talep edebilir ve bu sertifikayı gemisinde bulundurabilir. Standart A2.5.2 f.6 gereği mali güvenceyi ispat eden sertifikanın bir kopyası, gemi adamlarının gemide görebileceği, göze çarpan, uygun bir yerde ilan edilmelidir.

Mali güvenceyi ispat eden sertifika Standart A2.5.2 f.7'ye göre İngilizce olacak yahut da sertifikanın İngilizce çevirisi bulunacaktır. Öte yandan Ek A.2-I'de belirtilen gerekli bilgileri de içerecektir. Buna göre sertifikada geminin adı, bağlama limanı, çağrı işareti, gemi kimlik (IMO) numarası, mali güvence sağlayıcısı veya sağlayıcılarının adı ve adres bilgileri, gemi adamlarının yardım talepleri ile ilgilenmekten sorumlu kişi veya kuruluşların iletişim bilgileri, gemi malikinin adı, mali güvencenin geçerlilik süresi ve mali güvence sağlayıcısından mali güvencenin Standart A2.5.2'deki koşulları sağladığını belirten bir tasdik yer almalıdır.

Mali güvence, geçerlilik süresi boyunca sona ermez. Ancak Standart A2.5.2 f.11'de belirtildiği üzere mali güvence sağlayıcısı, geminin bayrağını taşıdığı devletin yetkili makamına en az 30 gün önceden yazılı bildirimde bulunarak mali güvenceyi sonlandırabilmektedir. Bu yönde bir bildirim yapılmaması durumunda mali güvence geçerliliğini koruyacaktır.

Mali güvence sağlayıcısının 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi hükümlerine göre gemi adamına ödeme yapması durumunda, uygulanacak hukuk doğrultusunda yapmış olduğu ödeme miktarı kadar gemi adamının haklarını halefiyet yahut temlik veya başka bir yolla iktisap edeceği Standart A2.5.2 f.12'de düzenlenmiştir. Buna göre Türk Hukuku'nun uygulandığı bir varsayımda, sigorta şirketi tarafından mali güvencenin sağlanması durumunda, sigorta şirketi ödediği tutarı kendi sigortalısı olan gemi malikine rücu edebilecektir⁶⁴⁰. Standart A2.5.2 f.13'de ise Sözleşme'deki bu düzenlemelerin mali güvence sağlayıcısının üçüncü kişilere karşı rücu hakkına halel getirmeyeceği belirtilmiştir.

⁶⁴⁰ Sigorta şirketinin ödediği tutarı kendi sigortalısı olan gemi malikine rücu edebileceğine ilişkin sonucun eleştirisi için bkz. Süzel, Yurda İade, s. 238.

B. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde Mali Güvenceye İlişkin 2014 Değişiklikleri ve Türkiye

Türkiye tarafından öncesinde belirttiğimiz üzere, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olma yolundaki iç hukuk işlemleri başlatılmış ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair 6898 sayılı Kanun yayımlanmıştır. Ancak Sözleşme'nin iç hukuk onay süreci henüz tamamlanmamıştır. Sözleşme'nin onay sürecinin başlatılmasından sonra Sözleşme'de değişiklikler yapılmış olup bu değişikliklerin ilki de 2014 değişiklikleridir.

Sözleşme'nin "Kodun Tadili" başlıklı 15. maddesinin 12. fıkrasına göre "Bir değişiklik yürürlüğe girdikten sonra, Sözleşme, ancak değiştirilmiş şekli ile onaylanır." Türkiye'nin 2006 Denizcilik Sözleşmesi'ne taraf olma yolundaki iç hukuk onay süreci henüz tamamlanmadığından, Sözleşme'nin ilgili düzenlemesi gereği Türkiye, değişiklikleri içeren metne taraf olacaktır. Ancak 6898 sayılı Kanun tasarısı ekinde yer verilen metin, gerek 2014 gerek ise 2016 ve 2018 değişikliklerini içermemektedir. Bu hâli ile de Türkiye açısından yürürlük kazancak metin ile tasarı ekinde yer alan metin birbirinden farklı olacaktır. Bu açıdan söz konusu değişiklikleri de kapsayacak biçimde Sözleşme'nin iç hukuk onay sürecinin tamamlanıp tamamlanamayacağı tereddütlere yol açmıştır.

Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı tarafından, iç hukukta 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin onay sürecinin başlatılmasından bu yana Sözleşme'de değişiklikler yapıldığı; 6898 sayılı Uygun Bulma Kanunu'nda ise değişiklikler öncesi metnin esas alındığı belirtilerek Sözleşme'nin iç hukuk onay sürecinin devam edip etmeyeceğine karar verilmesi amacıyla değişiklikleri içeren yeni Sözleşme metninin incelenmesi ve ülkemizin tadil edilmiş 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olup olmaması hususlarında ilgili mercilerden görüş talep edilmiştir.

Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı'nın talep yazısında Dışişleri Bakanlığı'nın görüş yazısına da ekte yer verilmiştir⁶⁴¹. Dışişleri Bakanlığı Çok Taraflı

⁶⁴¹ Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı ile Dışişleri Bakanlığı Çok Taraflı Ekonomik İşler Genel Müdürlüğü'nün ilgili yazıları için bkz. Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, 31.05.2019 tarihli ve 1413412 sayılı yazı, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/-denizcilik-calisma-sozlesmesinin-onay-sureci-hk-10816>, (16.06.2021).

Ekonomik İşler Genel Müdürlüğü 29.05.2019 tarihli yazısında 6898 sayılı Kanun'un 2. maddesinde yer alan "Sözleşmede yer alan Kurallar ve Kod ile Eklerde yapılacak değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir" düzenlemesinden yola çıkarak görüş bildirmiştir. Dışişleri Bakanlığı, bahse konu maddede yer alan "yapılacak değişiklikler" ifadesinin geleceğe yönelik yorumlanmasının uygun olacağını; bu kapsamda 2017 yılının Mart ayında yürürlüğe giren 6898 sayılı Kanun'un 2. maddesinde yer alan ifadenin, 18.01.2017 tarihinde yürürlüğe giren 2014 değişikliklerini kapsamayacağını değerlendirmiştir. Bu çerçevede de Sözleşme'nin ismi de dâhil olmak üzere güncel metni esas alınarak iç hukuk onay sürecinin yeniden başlatılmasının daha uygun olabileceğini belirtmiştir. Diğer taraftan da Sözleşme'nin sürekli olarak değişikliğe tabi tutulabildiği gerekçesi ile 6898 sayılı Kanun'un 2. maddesi ile verilen yetki kapsamında, esas metin ile değiştirilmiş metnin Cumhurbaşkanının onayına birlikte sunulabileceğini de ilave etmiştir⁶⁴².

Her ne kadar halihazırda 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne Türkiye taraf değilse de belirtmek gerekir ki uluslararası sefer yapan Türk Bayraklı gemilerin Sözleşme'de yapılan değişiklikler ile yürürlüğe giren gerekliliklere uyumu sağlanmalıdır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın 29.12.2016 tarihli ve 97831 sayılı yazısında da belirtildiği üzere, Sözleşme'de 2014 yılında yapılan değişiklikler ile mali güvenceye ilişkin olarak getirilen gereklilikler yurtdışında gerçekleştirilen Liman Devleti Kontrollerinde Türk Bayraklı gemilerde aranacaktır. Ayrıca ilgili yazıda, yükümlülüklerin yerine getirilmemesi, geminin tutulmasına sebebiyet vereceğinden, gemi malikleri veya işletmecilerinin 12.12.2012 tarih ve 18971 sayılı "Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge" kapsamında muteber sigorta kuruluşu olarak kabul edilmiş kuruluşlarla, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi standartlarına uygun bir "Mali Güvence Sağlayıcısı" anlaşması yapmaları, yapılan anlaşmanın kapsamı ve içeriği hakkında tüm gemi personelinin bilgilendirmeleri, Mali Güvence Sağlayıcısından tedarik edilecek kanıt niteliğindeki

⁶⁴² Kar, Sözleşme'nin revize edilmiş şekli ile tekrar Meclis'e sunulması yerine, değişikliklerin Cumhurbaşkanlığı kararı ile kabul edilmesinin ve onay sürecinin bu şekilde tamamlanmasının daha isabetli olacağı görüşündedir (Kar, s. 42).

belgeleri gemide tüm personelin göreceği şekilde sürekli olarak sergilemeleri gerektiği de bildirilmiştir⁶⁴³.

C. Mali Güvence Sisteminde P&I Şirketleri

1. Tanımı ve Tarihi Gelişimi

P&I (protection and indemnity), koruma ve tazmin kelimelerinden oluşmaktadır. En genel tanımıyla, bir geminin maliki olmak veya onu işletmek dolayısıyla üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklara ve yapılmak zorunda kalınan bazı masraflara ilişkin bir sigortadır⁶⁴⁴. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca ulusal mevzuat ile üçüncü şahıs mali sorumluluk sigortasına sahip olması istenen Türk bayraklı gemiler için muteber kabul edilen P&I kulüpleri ve sigorta şirketlerinin oluşturulması amacıyla hazırlanan 30.05.2017 tarih ve 45168 sayılı Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge'nin 5. maddesinde P&I sigortası tanımına yer verilmiştir. İlgili düzenlemeye göre P&I sigortası, bir geminin donatanı, kiracısı veya işleteni olarak üçüncü kişilere karşı olan sorumluluklar ve yapılmak zorunda kalınan masraflara ilişkin muafiyetli veya muafiyetsiz koruma ve tazmin sigortasını veya diğer geçerli sigorta biçimleri ve benzer koruma şartları sunan mali güvenceyi ifade eder. Bu sigorta, uygulamada ve öğretide genellikle P&I sigortası (P&I insurance) şeklinde adlandırılmakta, ayrıca kulüp sigortası (club insurance) olarak da bilinmektedir⁶⁴⁵. Bunun dışında, donatanların kâr amacı olmaksızın

⁶⁴³ Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, 29.12.2016 tarihli ve 97831 sayılı yazı., <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/mlc-2006-degisiklikleri-hk-8974>, (16.06.2021).

⁶⁴⁴ Tanımlar için bkz. Serdar Acar, **Kulüp Sigortası Protection & Indemnity**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, (Kulüp Sigortası), s. 7; S. Didem Algantürk Light, **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I)**, 2. Baskı, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2006, (Kulüp Sigortası), s. 23; Öktem, İaşe Sağlama Borcu, s. 126; Nurullah Hakan Pekşen, **Türk P&I Kulübünün Kurulmasının Avantaj ve Dezavantajlarının Analizi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2012, s. 3.

⁶⁴⁵ Ülkemizde her ikisi de kullanılmakla birlikte, "kulüp sigortası" tabiri daha yaygındır (Algantürk Light, Kulüp Sigortası, s. 2; Acar, Kulüp Sigortası, s. 7).

yardımlaşma amaçlı bir araya gelmelerinden dolayı “sigortalı” tabiri yerine “üye”, sigortacı yerine “kulüp”, “aidat” yerine de “prim” kelimeleri kullanılmaktadır⁶⁴⁶.

Kulüp sigortasının tarihi, İngiliz deniz sigorta hukukuna dayanmaktadır. İngiltere’de kulüp sigortası, Londra sigortacıları tarafından uygulanan tekne sigortasının tarihsel gelişiminin bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır. 1720 tarihli *Bubble Act*, İngiltere’de iki şirkete (*Royal Exchange Assurance* ve *London Assurance*) sigortacılık tekeli tanıyan ve diğer sigorta şirketlerini saf dışı eden bir kanundu. Bu dönemde bahsi geçen iki sigorta şirketine nazaran Llyod sigortacıları önemli bir gelişme gösterdi. Llyod sigortacıları, denizcilik ile ilgili her türlü iş bağlantısının kurulduğu Llyod’un kahvehanesinde toplanan gerçek kişilerdi. Yapılan işlerden biri de sigorta işleri idi. Burada riziko bir kâğıda özetleniyor, her sigortacı hangi oranda teminat vereceğini not düşerek altını imzalıyor, böylece riziko tamamen sigortalancaya kadar bu kağıt elden ele dolaşıyordu. Bunun için, bu kimselere; “altına yazan” anlamında “underwriter” deniliyordu. Llyod sigortacıları, gerçek kişi olduklarından *Bubble Act* kapsamına girmiyorlardı ve bu yüzden kanunun sigorta şirketlerini saf dışı etmesi onların da işine yaramıştı. Ancak hem fiyatlar yüksek olduğundan hem de sağlanan teminatlar dar olduğundan donatanlar ne *Bubble Act*’in sigortacılık tekeli tanıdığı iki şirketten ne de Llyod sigortacılarından memnundu. Bu bakımdan, çözüm olarak donatanlar tarafından “eski tekne kulüpleri” kuruldu. Bu kulüpler de diğer sigortacılar gibi tekne risklerine karşı tekne sigortası yapıyordu. Burada birbirini sigortalayanlar donatanlardı. Her biri sigortalı olduğu gibi aynı zamanda da sigortacıydı. Bir kulübün üyesi olan donatan, o kulübün diğer bütün üyelerini sigortalamış oluyordu. Aynı şekilde, diğer bütün üyeler de onun sigortacısı idi. Bu esaslar gözetildiğinde, tekne kulüplerinin bir çeşit yardımlaşma sandığı olduğunu söylemek mümkündür. Kimse bu işi kâr amaçlı yapmıyordu; herkesten belli bir oranda para toplanıyor, sonra bu para zarar gören donatana dağıtılıyordu. Öte yandan bu kulüpler de tüzel kişilikleri bulunmadığından sigorta şirketi olarak nitelendirilmiyor ve bu sayede de *Bubble Act* kapsamına girmiyordu⁶⁴⁷.

⁶⁴⁶ Algantürk Light, Kulüp Sigortası, s. 2; Ahmet Ersin Ulusoy, **Türk Deniz Sigortacılık Sektörü ve Avrupa Mevzuatına Uyumlu**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2008, s. 16.

⁶⁴⁷ Acar, Kulüp Sigortası, ss. 8, 9.

17. yüzyılın sonlarına doğru, dünya deniz ticaretinde baş gösteren ekonomik sıkıntılar nedeniyle tekne kulüpleri azalmaya başladı ve 1824 yılında *Bubble Act*'in yürürlükten kaldırılması ile “*London Assurance*” ve “*Royal Exchange*” kapatıldı. Büyük şirketlerin sigorta işine girmeye başlaması ile rekabet ortamı oluştu ve böylece sigorta ucuzladı, tekne kulüpleri önemini yitirdi⁶⁴⁸.

1836 yılında gerçekleşen ve “*De Vaux v Salvador*” olayı olarak bilinen çatma olayı sonrası donatanlar açısından yeni bir sigorta çeşidine ihtiyaç duyuldu. Şöyle ki o zamana kadar donatanların sorumlu tutulmaları pek alışılmış bir şey olmadığından, üçüncü kişilere karşı sorumluluk da ciddi bir sorun olarak görülmemekteydi. Ancak “*De Vaux v Salvador*” kararında çatmadan doğan sorumluluğun Llyod deniz sigortası poliçesinin olağan metnine dâhil olmayan bir riziko olduğu sonucuna varıldı. Zira deniz sigorta poliçesi, donatanı kendi gemisinde oluşan hasar için korumuş; diğer gemiye verilen hasarlar açısından herhangi bir koruma içermemiştir. Bu olay sonrası donatanlar, kendilerini bu risklere karşı da teminat altına almak için sigortacılarla bir araya gelmiş ve üçüncü kişilere karşı verilen hasarlar ile ilgili olarak çatma klozu olan “*Running Down Clause*” getirilmiştir. “*Running Down Clause*” ile çatmalarda karşı tarafa verilecek hasarın 3/4’ünün tekne sigortası kapsamında, 1/4’ünün ise emniyetli seyre önem vererek daha dikkatli olmaya teşvik edebilmek amacıyla donatanlar tarafından karşılanması kararı alınmıştır⁶⁴⁹.

Diğer taraftan 1846 yılında Lord Campbell’s Act’in yürürlüğe girmesi ile donatanların sorumlulukları daha da arttı. Kusurlu olarak bir başkasının ölümüne veya yaralanmasına sebep olanların tazminat ödemesini öngören bu kanun kapsamında cismani zarar gören yolcular ve gemi adamları ile yakınlarını kaybedip zarar görenler tazminat davaları açmaya başladılar. Donatanlar, ölüm veya yaralanmadan doğan sorumluluklarının sınırlandırılması için büyük mücadele verdiler. Bu mücadele 1854 tarihli *Merchant Shipping Act*'in yürürlüğe girmesinde etkili oldu ve *Merchant Shipping Act* gereği donatanın sorumluluğu gemi ve navlun ile sınırlandı⁶⁵⁰. Ayrıca 1847 yılında yürürlüğe giren “*Harbour, Docks and Piers Clauses Act*” (Liman, Rıhtımlar ve İskeleler Klozları Kanunu) ile liman otoritelerine, donatanlara ait gemiler

⁶⁴⁸ Acar, Kulüp Sigortası, s. 10; Algantürk Light, Kulüp Sigortası, s. 6; Pekşen, s. 6; Ulusoy, s. 18; Cem Varışlı, **Türkiye’de ve Dünya’da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortaları**, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2015, s. 60.

⁶⁴⁹ Varışlı, s. 60; Pekşen, s. 6.

⁶⁵⁰ Algantürk Light, Kulüp Sigortası, s. 7; Acar, Kulüp Sigortası, s. 10.

tarafından limana verilen zararı ihmâl olsun veya olmasın, donatanlara rücu etme hakkı tanındı⁶⁵¹.

Donatanlar, çatmadan kaynaklı kendi üzerlerinde olan 1/4 sorumluluğun oldukça büyük meblağlara ulaşabileceğini düşünmekte; çatmadan kaynaklı bu sorumluluğun yanında ayrıca cismani ve diğer zararlar ile ilgili sorumluluklarının da artması sonucu tüm bu hususlara ilişkin bir teminata ihtiyaç duymaktaydılar. Bu sıkıntıları hafifletmek amacıyla 1855 yılında ilk “Koruma Kulübü” (Protection Club) olan “Shipowners Mutual Protection Society” kuruldu. Eski tekne kulüplerinin çalışma sistemi ve çerçevesi bu ilk “Koruma Kulübü”ne aynen uyarlandı; teminat sunulan sorumluluklar ise tekne poliçelerince kapsanmayan bedensel yaralanma, can kaybı, üçüncü şahıs mal zararı ve çatma sonucu diğer gemilere verilebilecek hasarlar olarak sınırlandı. İlk “Koruma Kulübü”nü; West of England (1855), North of England (1860), UK Club (1869) ve diğerleri takip etti⁶⁵².

1870 yılında Cape Town’a yük taşıyan Westenhope gemisi başka bir işlem için ilk olarak Elizabeth limanına uğramış ve sonrasında batarak yükünü kaybetmişti. Mahkeme, taşıma sözleşmesinde belirlenen rota dışına sapmalardan dolayı donatanın korunamayacağına ve yükün bütün değerini ödemekle sorumlu olduğuna karar verdi. Mevzubahis donatan North of England Protection Association üyesiydi. Ancak Kulüp, donatanın zararını ödemiordu. Kulübün bir iyi niyet ödemesi yapmasına rağmen donatan tazminatın büyük çoğunluğunu kendi kaynaklarından karşılamak durumunda kaldı⁶⁵³.

Bu olaydan kısa bir süre sonra, Emily isimli bir geminin karaya oturması üzerine; mahkemece, geminin teknik bir durumdan dolayı değil de ihmalkârlıktan battığına, bu nedenle de yük sahiplerinin zararlarının donatandan karşılanmasına karar verildi. Bu olaylar sonrası, rota değişimi ya da ihmalkârlık sonucu batan gemileri nedeniyle yük sahiplerinin zararının tamamını karşılamak durumunda kalan North of England Protection Association üyesi donatanlar, bu yeni risklere karşı üyeleri koruyacak yeni bir kapsam geliştirilmesini talep ettiler. Bunun üzerine yeni bir sigorta kapsamı geliştirildi ve “Tazmin” (Indemnity) sözcüğü Kulübün unvanına eklendi. 1866’da The Steamshipowners Mutual Protection and Indemniy Association da bu

⁶⁵¹ Varışlı, s. 61.

⁶⁵² Acar, Kulüp Sigortası, ss. 10, 11.

⁶⁵³ Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 127.

yoldan gitti ve üyelerinin gemilerinde taşınan yükün zarar görmesini sigorta teminatı altına alan bir düzenleme yaptı. Böylece Koruma Kulüpleri (Protecting Clubs) şimdiki hâliyle Koruma ve Tazmin Kulüpleri (P&I Club) olarak bilinen organizasyonlara dönüştü⁶⁵⁴.

Türkiye’de de Türk P ve I Sigorta A.Ş. 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu’na göre hayat dışı sigorta branşlarında faaliyet göstermek üzere 31.12.2013 tarihinde Ticaret Sicili’ne tescil edilmiştir. Öte yandan Türk P ve I Sigorta A.Ş. Sigorta Şirketleri ve Reasürans Şirketlerinin Kuruluş ve Çalışma Esaslarına İlişkin Yönetmelik uyarınca, T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından 18.02.2014 tarihinde Su Araçları Sorumluluk Branşında ruhsatlandırılmıştır. Söz konusu şirket P&I sigorta alanında Türkiye’de kurulan ilk ve tek şirkettir⁶⁵⁵.

2. P&I Şirketlerinin Mali Güvence Sistemindeki Yeri

Uluslararası Grup veya IG (International Group of Protection and Indemnity Clubs) olarak adlandırılan birlik 13 P&I kulübü⁶⁵⁶ ile örgütlenmiştir. Uluslararası Grubun temel amacı, her bir kulübün taşıdığı riski grup üyeleri arasında paylaşmaktır⁶⁵⁷. IG üyesi 13 P&I kulübü, donatanların üçüncü kişilere karşı olan sorumlulukları için uzak seferde çalışan gemilerin yaklaşık %90’ı için sigorta teminatı sağlamaktadırlar⁶⁵⁸.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin ve Sözleşmede yapılan değişikliklerin uygulanması konusunda IG bünyesindeki P&I kulüpleri iş birliği yaparak aynı içerik

⁶⁵⁴ Öktem, İşe Sağlama Borcu, s. 127; Algantürk Light, Kulüp Sigortası, ss. 8, 9; Ulusoy, s. 19.

⁶⁵⁵ Ayrıntılı bilgi için bkz. TURK P&I, Hakkında, <https://turkpandi.com/tr/hakkimizda/turk-p-ve-i-sigorta-hakkinda>, (03.07.2021).

⁶⁵⁶ Uluslararası Grup’a taraf olan kulüpler; “American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, Gard P&I (Bermuda) Ltd., The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited, The North of England Protecting & Indemnity Association Limited, Assuranceforeningen Skuld, The Standard Club Ltd, The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, Sveriges Ångfartygs Assurans Förening / The Swedish Club, United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Ltd, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg)”dır. Uluslararası Grup ile ilgili internet sitesinde yer alan bilgiler için bkz. International Group of P&I Clubs, <https://www.igpandi.org/about>, (05.07.2021).

⁶⁵⁷ Algantürk Light, Kulüp Sigortası, s. 16.

⁶⁵⁸ Acar, Kulüp Sigortası, s. 45; Ranka Petrinović ve diğerleri, “Role of P&I Insurance in Implementing Amendments to Maritime Labour Convention 2014”, **Transactions on Maritime Science**, Cilt:6, Sayı:1, 2017, s. 44.

ve başlıkta tek tip sirkülerler yayımlamaktadırlar. Bu sayede P&I kulüplerinin ilişkilerinde çok önemli bir işleve sahip olan sirkülerler ile tüm üyelere mevcut durum ve alınan kararlar hakkında bilgi verilmekte ve yol gösterilmektedir. Aynı şekilde 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesinde öngörülen mali güvence sistemini sağlamak için de IG bünyesindeki kulüpler tarafından ortak bir yaklaşım izlenmiştir⁶⁵⁹.

IG bünyesindeki P&I kulüpleri tarafından 10.10.2016 tarihinde yayımlanan sirkülerde, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kapsamında gerekli mali güvence sertifikasının kulüpler tarafından 2014 değişikliğinde ayrıntıları belirlendiği şekilde sağlanacağı ve 18.01.2017 tarihi itibarıyla de üye donatan gemilerine asılması için gönderileceği belirtilmiştir⁶⁶⁰. Gemi maliklerinin sorumluluk sigortacısı niteliğindeki P&I kulüpleri yurda iadeye ilişkin mali güvenceyi bugün itibarıyla sağlamakta ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kapsamında gerekli olan sertifikayı da düzenlemektedir⁶⁶¹.

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kapsamında gerekli olan sertifika için başvuru süreci, IG bünyesindeki P&I kulüpleri için temelde aynıdır. Kulüp üyeleri olan gemi malikleri, başvuru formu ile birlikte sertifika için gemi veya filo bazında başvuruda bulunabilir⁶⁶².

2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi kapsamında verilen sertifikada bazı yükümlülükler standart P&I kapsamında yer almakta iken 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 2014 değişikliği ile öngörülen mali güvence sistemi gibi diğer bazı yükümlülükler bu standart kurallar kapsamında değildir. Örneğin gemi enkazından kaynaklı yurda iade P&I kapsamında iken gemi adamının terk edilmesinden kaynaklı yurda iade giderleri bu kapsamda değildir⁶⁶³. 2014 yılında yapılan değişikliklere uygun olarak 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Genişletici Ek Teminat (MLC Extension Clause, 2016)⁶⁶⁴ P&I kulüp kurallarına dâhil edilmiştir. Genişletici Ek Teminat,

⁶⁵⁹ Petrinović ve diğerleri, s. 44.

⁶⁶⁰ The Shipowners' Club, Circular: Maritime Labour Convention 2006 as amended (MLC) Financial Security Requirements, 10.10.2016, <https://www.shipownersclub.com/publications/maritime-labour-convention-2006-as-amended-mlc-financial-security-requirements/>, (05.07.2021); Süz el, Yurda İade, s. 238.

⁶⁶¹ Süz el, Yurda İade, s. 238; Öktem, İşe Sağ lama Borcu, s. 126.

⁶⁶² UK P&I Kulübünün internet sitesinde yer alan başvuru süreci ve başvuru formları için bkz. The UK P&I Club, Application Process for MLC Certificates, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/news/2016/application-process-for-mlc-certificates/>, (05.07.2021).

⁶⁶³ Petrinović ve diğerleri, s. 45.

⁶⁶⁴ 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Genişletici Ek Teminat (MLC Extension Clause, 2016) metni için bkz. The Shipowners' Club, Annex 3: Maritime Labour Convention (MLC) Extension Clause,

sertifikalarda belirtilen 2006 Denizcilik Çalışması Sözleşmesi kural ve standartları kapsamındaki gemi adamı talepleri karşısında kulüp tarafından doğrudan ödeme yapılmasını sağlamaktadır. Öte yandan Genişletici Ek Teminat, kulüp tarafından yapılan ödemelerin standart teminat kapsamı dışında kalması hâlinde üyelerin kulüpe geri ödeme yapmakla yükümlü olduğunu da düzenlemektedir.

IG bünyesindeki P&I kulüpleri için mali güvence sistemi ve sertifika ile ilgili olarak sıkça sorulan sorulara cevaplar kısmı oluşturulmuş ve orada da gemi enkazından kaynaklanan durumlar da dâhil olmak üzere bazı durumlarda yurda iadenin P&I kapsamında karşılanacağı belirtilmiştir. Ancak, örneğin gemi malikinin ücret ödeme noktasında temerrüde düşmesi nedeniyle gemi adamının Standart A2.5.2 gereği terk edilmesinden kaynaklı yurda iadesinin ve ücret alacaklarının, P&I kapsamı dışında kalacağı da açıklanmıştır. Ayrıca bu sorular ve cevaplar kısmında, Genişletici Ek Teminat gereği gemi adamlarının sertifikaya uygun taleplerinin P&I kulüpleri tarafından karşılanarak gemi adamlarına gerekli ödemelerin yapılacağı belirtilmiştir. Bununla birlikte teminat kapsamı dışında kalan taleplerin P&I kulüpleri tarafından karşılanması durumunda da P&I üyelerinin, kulübün zararını karşılamakla yükümlü olduğu ifade edilmiştir⁶⁶⁵.

<https://www.shipownersclub.com/publications/annex-3-maritime-labour-convention-extension-clause-2016/>, (05.07.2021). Türkçe çevirisi de TURK P&I A.Ş.'nin internet sitesinde yer alan Su Araçları Sorumluluk Sigortası Özel Şartlar'ında Deniz İşçilik Konvansiyonu (MLC 2006) Genişletici Ek Teminatı-2017 başlığı ile yer almaktadır. Bunun için bkz. TURK P&I, Su Araçları Sorumluluk Sigortası Özel Şartları, https://turkpandi.com/assets/page_docs/Su-Araclari-Sorumluluk-Sigortasi-Ozel-Sartlari.pdf, s. 83-85, (05.07.2021).

⁶⁶⁵ Mali güvence sistemi ve alınacak sertifika ile ilgili olarak sıkça sorulan sorular için bkz. The Shipowners' Club, FAQs: Maritime Labour Convention 2006 As Amended Financial Security Requirements, <https://www.shipownersclub.com/publications/faqs-mlc-extension-clause-2006-as-amended-financial-security-requirements/>, (05.07.2021).

SONUÇ

Denizcilik sektörünün uluslararası boyutu ve gemi adamlarının genellikle kendi ülkelerinden uzakta istihdam edilmeleri ile birlikte kendini gösteren yurda iade, geleneksel bir denizcilik kuralıdır. Farklı bir ülkede, belki de evinden binlerce kilometre uzakta istihdam edilen gemi adamının iş sözleşmesinin sona ermesi ile yurda iadesi gündeme gelecektir ki bu, gemi adamlarının hakları ve aynı zamanda işveren veya işveren vekillerinin işçiyi gözetme borcu kapsamındaki yükümlülükleri arasındadır. 29.04.1967 tarihinde yürürlüğe giren ve hâlen yürürlükte bulunan 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda gemi adamlarının yurda iadesi, Kanun'un 21 ile 25. maddeleri arasında düzenlenmiştir.

Denizde çalışma hayatını düzenleyen Deniz İş Hukuku uluslararası boyutu ile sürekli gelişen bir yapıya sahiptir. Denizcilik sektöründe ve işgücünde gerçekleşen değişiklikler, teknolojik ve ekonomik açıdan yaşanan ilerlemeler, gemi adamlarının kendi ülkeleri dışında da istihdam edilebilmeleri Deniz İş Hukuku'nun bu dinamik yapısını ortaya koymaktadır. Gelişen ekonomik, sosyal ve ticari koşullara karşın ülkemizde hâlâ 1967 tarihli Deniz İş Kanunu yürürlükte olup yürürlük tarihinden bu yana da Kanun'da az sayıda değişikliğe gidilmiştir. Oysa yaklaşık 52 senedir ortaya çıkan ihtiyaçlar ile gelişen hukukî düzen karşısında gemi adamları ile işverenlerin hakları, yükümlülükleri ve ihtiyaçları da çeşitlenmiştir. Deniz İş Hukuku'nun bu ilerlemesi ve ortaya çıkan ihtiyaçlar göz önünde tutularak uluslararası hukukta birçok düzenleme yapılmıştır. Tüm bunlar gözetildiğinde, mevzuatımızın gelişen denizcilik sektörü ile uluslararası alanda yapılan düzenlemelere paralel ve güncel olduğunu söylemek güçtür.

Deniz İş Hukuku ile ilgili uluslararası alanda önemli bir çalışma yürütülmüş ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi 20.08.2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Uluslararası alanda uyum ve yeknesak bir hukuk düzeni sağlayan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile gemi adamlarının çalışma şartları güncel ihtiyaçları çerçevesinde tek bir sözleşme altında birleştirilmiştir. Sözleşme, gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin de emredici ve tavsiye niteliğinde kapsamlı düzenlemeler içermektedir. Türkiye, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olma yolundaki iç hukuk işlemlerini başlatmış ve Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin Onaylanmasının

Uygun Bulunduğuna Dair 6898 sayılı Kanun 25.03.2017 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanmış ise de resmî onay süreci henüz tamamlanmamıştır. Bu bakımdan ÷lkemiz hâlen gemi adamlarının yurda iadesine ilişkin olarak 166 sayılı Sözleşme’ye taraftır.

Türkiye’nin denizcilik sektöründeki yeri, bu alanda AB müktesebatı ile uyumu, denizciliğin ilerlemesi, küresel anlamdaki gelişmelere entegre olabilmesi, ekonomik ve sosyal açıdan daha da ilerleyebilmesi, sektörde başarılı olabilmesi ve denizdeki çalışma koşullarının iyileştirilmesi adına en kısa sürede, 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin resmî onay sürecini tamamlaması gerektiği kanaatindeyiz. Ancak belirtmek gerekir ki 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, 2014, 2016 ve 2018 yıllarında değişikliğe uğramıştır. Türkiye tarafından yayımlanan 6898 sayılı Uygun Bulma Kanunu’nda ise değişiklikler öncesi metin esas alınmış olup Sözleşme’de yapılan değişiklikler yer almamaktadır. Bu bakımdan ÷lkemiz tarafından teknik altyapı oluşturulacak şekilde detaylı bir çalışma yürüt÷lmesi ve tadil edilmiş güncel metin esas alınmak suretiyle 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin resmî onay sürecinin tamamlanması yerinde olacaktır.

Diğer taraftan güncelliğini yitiren mevzuatımızda da bu doğrultuda bir uyum çalışmasına ve yeniliğe gidilmesi, iç hukukta gerekli düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Nitekim 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nin usulüne uygun olarak yürürlüğe konması ile Anayasa’nın 90. maddesinin son fıkrası gereği Sözleşme kanun hükmünde olacaktır. Bu nedenle de Sözleşme hükümlerinin Deniz İş Kanunu hükümleri ile çatışmaması adına Kanun’da değişikliğe gidilmesi ve Sözleşme’deki düzenlemelerin göz önünde tutulması oldukça önemlidir. Deniz işkolunda hazırlanmış önceki tüm düzenlemeleri bünyesinde barındıran 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, mevzuatımızın güncelliği yakalayabilmesi ve uluslararası deniz iş hukukuna uyum sağlayabilmesi adına ÷lkemiz açısından bir fırsat olarak değerlendirilmelidir.

Çalışmamızın konusunu oluşturan gemi adamlarının yurda iadesi, 854 sayılı Deniz İş Kanunu bakımından incelenmiş olup Kanun’daki düzenlemeler, ulusal mevzuat ve Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerindeki düzenlemeler ile karşılaştırılmıştır.

Yurda iade borcunun yer itibariyle uygulama alanı olan gemi, ulusal mevzuatımız ve Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri’ne göre incelendiğinde, gemi tanımı bakımından iç hukukumuzda farklı bir düzenin benimsendiği

söylenilecektir. Bu düzen, tarafı olduğumuz Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ve taraf olmaya yönelik iç hukuk işlemlerini başlattığımız 2006 Denizcilik Çalışma Örgütü Sözleşmeleri ile uyumlu değildir. Söz konusu Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri kapsamına genel olarak deniz gemileri dahil edilmiş ve iç su gemileri kapsam dışı bırakılmıştır. Oysa 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda geminin sadece denizde hareket etmesi şartı aranmamış; göllerde ve akarsularda hareket eden gemiler de diğer şartların da varlığı hâlinde Kanun kapsamında sayılmıştır. Yine Deniz İş Kanunu'nda, istisnaları bulunsa dahi, bir geminin Kanun kapsamına girmesi için yüz ve daha yukarı grostonilatoluk olması gerekmekte olup 166 sayılı Sözleşme'de ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde ise kural olarak böyle bir sınırlama bulunmamaktadır. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi yalnızca, Taraf Devletlere uluslararası sularda sefer yapmayan 200 grostonilatoluk altındaki gemileri uygulama dışında tutma imkânı vermiştir. Tüm bu hususlar gözetilerek iç hukukumuzun, uluslararası mevzuat ile çatışmaması adına gerekli değişikliklerden geçmesi gerekmektedir.

Öte yandan Deniz İş Kanunu gereği, yabancı bayraklı gemide çalışan Türk gemi adamları hakkında Kanun hükümleri uygulama alanı bulmamaktadır. Ancak yurda iade edilmeleri noktasında gemi adamlarının mağduriyetinin engellenmesi açısından Kanun'un yabancı bayraklı gemide çalışan gemi adamlarını da kapsayacak şekilde genişletilmesi yerinde olacaktır.

Değnilmesi gereken bir diğer husus da balıkçı gemileri ve bu gemilerde çalışanların yurda iadesidir. 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin bir çatı sözleşmesi niteliği bulunmakta ise de bu Sözleşme'de balıkçı gemileri uygulama alanı dışında bırakılmıştır. Zira Uluslararası Çalışma Örgütü, bu alana ilişkin olarak 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'ni kabul etmiştir. 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi öncesi hiçbir Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmesi'nde balıkçıların yurda iadesi doğrudan ele alınmamıştır. Ancak Türkiye 188 sayılı Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi'ne taraf değildir. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nda da balıkçı gemilerinin kanun kapsamına girip girmediği açıkça düzenlenmemiş; balıkçılara ilişkin özel hükümler sevk edilmemiştir. Tüm bu nedenlerle ve balıkçılığın kendine has ayrı birtakım teamüllerinin bulunması nedeniyle, Türkiye'nin 188 sayılı Sözleşme'ye taraf olması ve bu Sözleşme ile uyumlu özel düzenlemelere ihtiyacı olduğu kanaatindeyiz.

Yurda iade edilecek kişiler bakımından Deniz İş Kanunu incelendiğinde, herhangi bir istisnaya gidilmeksizin, bu hakkın sahibinin gemi adamı olarak düzenlendiği görülmektedir. Kanun'da yapılan özel düzenleme ile yabancı gemi adamlarına da yurda iade hakkı tanınmıştır. Yasal düzenlemelerimiz gözetildiğinde, bir iş sözleşmesine dayalı olarak Deniz İş Kanunu'na tabi bir gemide çalışan tüm kişilerin yurda iade imkânının bulunduğu sonucuna varılmaktadır.

Yurda iade borcunun yükümlüleri de Deniz İş Kanunu'nda işveren veya işveren vekili olarak açıkça belirtilmiştir. Kanun'a göre işveren veya işveren vekili, Kanun'da öngörülen şartların gerçekleşmesi hâlinde yurda iade işlemlerini gerçekleştirme ve masraflarını karşılamakla yükümlüdür. 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde ise bu yükümlülüğün gemi malikinde olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte gemi malikinin işveren sıfatını haiz olmaması durumunda, yurda iade masraflarını gemi adamını istihdam eden işverenden talep edebilme hakkı da düzenlenmiştir. Öte yandan gemi malikinin bu yükümlülüklerini yerine getirmemesi ihtimaline karşı geminin bayrağını taşıdığı devlete, gemi adamının geri gönderilirken ayrılacağı devlete veya gemi adamının vatandaşı olduğu devlete de sorumluk yüklenmiştir. Ancak mevzuatımızda işveren veya işveren vekilinin yurda iade masraflarını karşılamaması durumunda, gemi adamlarının yurda iade hakkını güvence altına alabilmek adına, Türk yetkili makamlarını da yurda iadede sorumlu tutacak düzenlemeler bulunmamaktadır.

Burada değinilmesi gereken önemli bir diğer husus da 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde gemi adamlarının hızlı ve etkili bir şekilde yurda iadesinin gerçekleştirilmesi adına mali güvence sisteminin öngörülmüş olmasıdır. Buna göre mali güvenceyi veren kuruluşlar da yurda iade borcunun yükümlüleridir. Gemi maliki tarafından yurda iade yükümlülüğünün yerine getirilmemesi durumunda artık mali güvence sistemi devreye girecek ve zorunlu mali güvenceyi temin eden kuruluş gemi adamının yurda iadesini gerçekleştirecektir. Her ne kadar Türkiye halihazırda 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf değil ise de Türk Bayraklı gemilerin mali güvence sistemi açısından da yürürlüğe giren düzenlemelere uyumu sağlanmalıdır. Nitekim mali güvenceye ilişkin olarak getirilen gereklilikler yurtdışında gerçekleştirilen Liman Devleti Kontrollerinde Türk Bayraklı gemilerde aranacaktır. Yükümlülüklerin yerine getirilmemesi geminin tutulmasına sebebiyet

verebileceğinden gemi maliki veya işletmecilerinin 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi standartlarına uygun bir mali güvence anlaşması yapması bir gereklilik olarak karşımıza çıkmaktadır.

854 sayılı Deniz İş Kanunu, yurda iade hakkının kazanılması ve hakkın kapsamı açısından incelendiğinde, konunun gemi adamının iş sözleşmesinin sona ermesi ile ilişkilendirildiği sonucuna varılmaktadır. Oysa Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmeleri'nde bu hak, yalnızca iş sözleşmesinin sona ermesi ile gündeme gelen bir hak değildir. Bu kapsamda da mevzuatımızın yurda iade hakkına ilişkin hükümlerinin uluslararası sözleşmelere kıyasla sınırlı tutulduğunu söylemek mümkündür. Hatta Deniz İş Kanunu'na göre gemi adamlarının yurda iade hakkı, iş sözleşmesinin her türlü sona erme hâllerinde de söz konusu değildir. Kanun, belirli süreli iş sözleşmesinin sürenin dolması ile son bulması, sefer üzerine kurulan iş sözleşmesinde seferin tamamlanmasıyla son bulması veya belirsiz süreli iş sözleşmesinin bildirim sürelerine uyularak feshedilmesi hâllerini kapsamamaktadır.

Gemi adamlarının yurda iade hakkı, iş sözleşmelerinin yurt dışında veyahut yurt içinde sona ermesine bağlı olarak Kanun'da düzenlenmiştir. İş sözleşmesinin Deniz İş Kanunu'nun 14. maddesi uyarınca yurt dışında feshedilmesi ya da kendiliğinden sona ermesi hâlinde, işveren veya işveren vekili gemi adamını yurda iade etmek ve masraflarını karşılamakla yükümlüdür. Ancak işveren veya işveren vekilinin iş sözleşmesini haklı nedenle yurt dışında feshetmesi durumunda, yaptığı iade masraflarını gemi adamından yurtda isteyebilecektir. Aynı şekilde gemi adamının ücretinin gereği gibi ödenmemesi veyahut işveren veya işveren vekilinin kanuna, iş sözleşmesine ve iş şartlarına aykırı hareket etmesi nedeniyle iş sözleşmesini yurt dışında haklı nedenle feshetmesi durumunda işveren veya işveren vekili yurda iade ile yükümlü olsa da sonrasında yaptığı masrafları yurtda gemi adamından talep edebilecektir. Haklı nedenle iş sözleşmesini sona erdiren gemi adamından bu masrafların talep edilebilmesinin hakkaniyetle bağdaşmadığı, işçinin korunması ilkesine aykırılık teşkil ettiği ve gemi adamlarının mağduriyetine yol açtığı düşüncesindeyiz. Zira iş sözleşmesinin feshine yol açan nedeni yaratan işveren veya işveren vekili iken yurda iade masraflarından gemi adamını sorumlu tutmak adil olmayacaktır. Diğer taraftan mevcut bu düzenlememiz gerek 166 sayılı Sözleşme gerek ise 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile uyum sağlamamaktadır. Nitekim

Uluslararası Çalışma Örgütü Uzmanlar Komitesi de bu düzenlemenin üzerinde durmuş ve Türkiye’den yalnızca gemi adamının çalışma ilişkisinden kaynaklanan yükümlülüklerini ciddi olarak ihlâl etmesi nedeniyle iş sözleşmesi sona ermiş ise masrafların gemi adamına rücu edebileceğine yönelik önlemler almasını istemiştir. Bu bakımdan da Deniz İş Kanunu’nda yapılacak değişiklikte bu hususun da gözetilmesi yerinde olacaktır.

Diğer taraftan gemi adamının gemide aralıksız çalışmasının önüne geçmek adına 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde gemi adamına yurda iade hakkı tanınmaktadır. İlgili düzenlemelerde, Taraf Devletlerin gemi adamının yurda iade hakkına sahip olması bakımından gemide geçirilecek süreyi belirlemeleri gerektiği ve bu sürenin azami on iki ay olabileceği belirtilmiştir. Ancak mevzuatımızda bu yönde bir düzenleme mevcut değildir.

Öte yandan 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi’nde gemi adamına yurda iade hakkı veren diğer bir neden de gemi adamının geminin yollandığı savaş bölgesine gitmeye rıza göstermemesidir. Yine savaş bölgesine ya da bunun gibi tehdit içeren bir bölgeye gitmek istemeyen gemi adamına yurda iade hakkı tanıyan bir hüküm de iç hukukumuzda bulunmamaktadır.

854 sayılı Deniz İş Kanunu’na göre yurda iade, iş sözleşmesinin yalnızca yurt dışında sona ermesi durumunda gündeme gelen bir hak değildir. İş sözleşmesinin herhangi bir Türk limanında son bulması hâlinde de yurda iade söz konusu olacaktır. Ancak Kanun’da bir istisnaya yer verilmiş olup buna göre, iş sözleşmesinin işveren veya işveren vekili tarafından Kanun’un 14. maddesinin 1. fıkrasında sayılan nedenlerden biri ile herhangi bir Türk limanında bildirimsiz feshedilmesi hâlinde işveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Ayrıca Deniz İş Kanunu’nda yabancı gemi adamlarının yurda iadesi de düzenlenmiştir. İlgili düzenlemeye göre, yabancı gemi adamları, sözleşmelerinin ne şekilde feshedildiği ya da sona erdiği önemli olmaksızın her hâlükârda yurda iade edilmektedirler.

Deniz İş Kanunu’na göre, taraflar sözleşme ile gemi adamının yurda iade edileceği yeri serbestçe kararlaştırabilirler. Ancak sözleşmede bu yönde bir hüküm yoksa işveren veya işveren vekili, gemi adamını geminin bağlama limanına iade etmek durumundadır. Kanun’da iadenin yapılacağı yerin bağlama limanı olarak

sınırlandırılması 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ile uyumlu değildir. Söz konusu Sözleşmelerde iade yeri olarak gemiden ziyade gemi adamının sıkı bağlantı içinde olduğu yerler tercih edilmiştir. Ayrıca 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nin aksine Deniz İş Kanunu'nda gemi adamına yurda iade yerini belirleme imkânı da tanınmamış; yalnızca iş sözleşmesinin kuruluş aşamasında karşılıklı anlaşma ile iade yerini belirleme olanağı tanınmıştır. Deniz İş Kanunu'nun uluslararası düzenlemeler ile uyumunun sağlanması noktasında gemi adamına da tercih imkânı tanınması yerinde olacaktır.

Deniz İş Kanunu'na göre gemi adamının yurda iade hakkını kazandığı durumda işveren veya işveren vekili, aynı zamanda iadeye ilişkin ve durumuna uygun yol, iade ve diğer zarurî masraflarını da karşılamakla yükümlüdür. 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde yurda iadeye ilişkin masrafların karşılanması kapsamlı ve gemi adamını koruyucu şekilde düzenlenmiştir. Deniz İş Kanunu'nda masraf kalemlerinin Sözleşmeler ile uyumlu olacak şekilde detaylandırılması ve ulaşım biçiminin de buna göre belirlenmesi gerektiği düşüncesindeyiz.

Deniz İş Kanunu'nda gemi adamının iş sözleşmesinin yurt dışında son bulması ve gemi adamının o ülkede başka bir işveren nezdinde işe girmesi hâlinde işveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğünün son bulacağı düzenlenmiştir. Aynı şekilde Kanun'a göre, yurda iade yükümlülüğünün son bulacağı diğer bir hâl de gemi adamının iş sözleşmesinin sona ermesinden itibaren bir hafta içinde yurda iadesini talep etmemesidir. 166 sayılı Sözleşme ve 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'nde yurda iadenin talep edilebileceği süre Taraf Devletlere bırakılmış ve süre bakımından ölçüt olarak "makul" olma aranmıştır. Bu noktada Deniz İş Kanunu'nda belirtilen bir haftalık süre, kısa olması nedeniyle makul bir süre değildir.

Deniz İş Kanunu'na göre yurda iade yükümlülüğünü yerine getirmeyen işveren veya işveren vekilinin hukukî ve cezaî sorumluluğu bulunmaktadır. Ancak Kanun, yabancı gemi adamlarının yurda iade edilmemesinin hukukî ve cezaî sonuçlarından söz etmemektedir. Yabancı gemi adamlarının yurda iadesi yasal bir zorunluluk olarak kabul edilmiş iken hükmün ihlâline ilişkin bir yaptırım öngörülmeysi büyük bir eksikliklerdir. Eşitlik ilkesine aykırılık teşkil eden bu durumun önüne geçilmesi gerekmektedir.

Diğer taraftan Kanun'da iade zorunluluğuna uyulmaması durumunda yalnızca işveren veya işveren vekiline yaptırım öngören düzenlemelere yer verilmiştir. Gemi adamlarının yurda iade hakkının güvence altına alınabilmesi adına Deniz İş Kanunu'nda yapılacak değişiklikle yurda iadeye ilişkin olarak Türk yetkili makamlarını da sorumlu tutacak düzenlemeler getirilmesi yerinde olacaktır.

Sonuç olarak, 1967 tarihinden bu yana yürürlükte bulunan Deniz İş Kanunu'nun güncelliğinden, günümüz ekonomik sosyal ve ticari koşulları karşısında çeşitlenen ihtiyaçları karşıladığından ve gelişen hukukî düzen ile uyumlu olduğundan bahsetmek güçtür. Özellikle Deniz İş Hukuku alanında ayrıntılı düzenlemeler içeren ve önceki Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerini tek çatı altında toplayan 2006 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi'ne taraf olma yönündeki iç hukuk işlemlerini başlattığımız göz önüne alındığında mevzuatımızın da bu doğrultuda gözden geçirilmesi ve uluslararası düzenlemeler ile uyumlu olacak şekilde tekrar gözden geçirilmesi zorunlu hâle gelmiştir.

KAYNAKÇA

Acar, Serdar. **Gemiadamı Talepleri**, Akademi Yayınları, İstanbul, 2012.

Acar, Serdar. **Kulüp Sigortası Protection & Indemnity**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.

Ağsakal, İbrahim. “Finansal Kiralamaya Konu Gemiler Üzerindeki Gemi Alacaklısı Hakkı”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt:19, Sayı:3, 2013, ss. 291-322.

Akbulut, Olgun. “Güncel Tartışmalar Işığında İnsan Hakları Sözleşmelerinin Türkiye Anayasal Sisteminde Normlar Hiyerarşisindeki Yeri”, **Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:9, Sayı:115-116, 2014, ss. 7-45.

Akın, Levent. “İşverenin İşçiyi Gözetme Borcunun İhlali ve Kusurun Takdiri”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:1, 2006, ss. 149-158.

Aksoy, Mehmet Ali. “Gemilerin İhtiyati Haczi”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Sayı:123, Mart-Nisan 2016, ss. 259-302.

Akten, Necmettin. “Dolaylı Gemiadamı: Vapur Çaycıları ve Büfecileri”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt:85, Sayı:1, 2011, ss. 111-121.

Akten, Necmettin. “Kılavuz Kaptan Gemi Adamı Mıdır?”, **İstanbul Barosu Dergisi, İş Hukuku Özel Sayısı**, Eylül 2007, ss. 123-132.

Akyiğit, Ercan. “Deniz İş Kanunu’nda Yıllık Ücretli İzin”, **TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi**, Cilt:24, Sayı:1-2, Şubat-Mayıs 2012, ss. 1-41.

Akyiğit, Ercan. **En Son Tarihli Yargı Kararları Eşliğinde İş Kanunu, Deniz İş Kanunu ve Basın İş Kanunu'nda Kıdem Tazminatı**, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2010.

Akyiğit, Ercan. **İş Hukuku**, 13. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021.

Algantürk, S. Didem. “1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme”, **Atatürk Üniversitesi Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:6, Sayı:1-4, 2002, ss. 391-399.

Algantürk Light, S. Didem. “Deniz İş Sözleşmesi Hakkında İnceleme Ve Değerlendirme”, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:11, Sayı:1-2, 2007, ss. 269-278.

Algantürk Light, S. Didem. **Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I)**, 2. Baskı, Arıkan Yayınları, İstanbul, 2006.

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, 2006/2, ss. 123-145.

Alp, Mustafa. “İş Hukukunda İkalenin (Bozma Sözleşmesi) Geçerlilik Koşulları”, **Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi**, Cilt:5, Sayı:17, 2008, ss. 27-46.

Alp, Ömer Faruk. **1999 Cenevre Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Gemilerin İhtiyati Haczi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007.

Altıntepe, Ayşen. **Türk İş Hukukunda İşverenin Yönetim Hakkı**, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Kültür Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2014.

Atamer, Kerim. **Deniz Ticareti Hukuku Cilt II-Gemilerin Eşya Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Haziran 2018.

Atamer, Kerim. **Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV- Deniz İcra Hukuku**, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Temmuz 2019.

Atamer, Kerim. “Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu- 2. Bölüm”, **Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi**, Prof. Dr. Aydın Zevkliler’e Armağan, Cilt:8, Özel Sayı – 2013, ss. 405-485.

Aybay, Rona. “Uluslararası Antlaşmaların Türk Hukukundaki Yeri”, **Türkiye Barolar Birliği Dergisi**, Sayı:70, 2007, ss. 187-213.

Aydın, Ufuk. “İş Sözleşmesinin Anlaşma İle Sona Erdirilmesi”, **Çimento İşveren Dergisi**, Cilt:18, Sayı:3, Mayıs 2004, ss. 4-9.

Aydınlı, İbrahim. “İşçinin Kişiliğinin Korunmasına Yönelik Düzenlemeler ve Borçlar Kanunu Tasarısının Konuyla İlgili Maddelerinin Değerlendirilmesi”, **TÜHİS İş Hukuku ve İktisat Dergisi**, Cilt:19, 2005, ss. 21-42.

Bağrıaçık, Ahmet. “İdari Yargılama Usulü Kanunu’nun 11. Maddesine Göre Yapılan Başvuruya Zımnî Retten Sonra Gelen Açık Ret Cevabının Dava Açma Süresine Etkisi”, **Ankara Barosu Dergisi**, Yıl:76, Sayı:3, 2018, ss. 81-102.

Başarı, Orhan. **Gerekçeli – Notlu Türk İş Hukuku Mevzuatı**, Güven Basım ve Yayınevi, İstanbul, 1967.

Başterzi, Süleyman. “Uluslararası Sözleşmeler ve İç Hukuk Kuralları Çerçevesinde Kamu Görevlilerinin Toplu Pazarlık ve Toplu Sözleşme Sorunu”, **TİSK Akademi**, Cilt:1, Sayı:2, 2006/II, ss. 14-50.

Bedük, Mehmet Nusret. **Deniz İş Sözleşmesi**, Ekin Yayınevi, Bursa, 2012.

Bingöl, F. İtr. “Lex Mercatoria ve Türk Tahkim Hukuku’ndaki Yeri”, **D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi**, Prof. Dr. Şeref Ertaş’a Armağan, Cilt:19, Özel Sayı, 2017, ss. 1953-1969.

Blanck, John Isaac. “Reflections on the Negotiation of the Maritime Labor Convention at the International Labor Organization”, **Tulane Maritime Law Journal**, Cilt: 31, Sayı:1, 2006, ss. 35-56.

Caldwell, Graham. “Seafarers and modern piracy”, **The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined**, (Ed. Jennifer Lavelle), informa law from Routledge, Oxon, 2014, ss. 137-150.

Can, Begüm. **Deniz İcra Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2010.

Can, Mertol. **Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı Cilt I (Giriş – Gemi – Deniz Hukuku Kşileri)**, İmaj Yayınevi, Ankara, 2000.

Carballo Piñeiro, Laura. **International Maritime Labour Law**, Springer, 2015.

Centel, Tankut. “Türk Borçlar Kanunu’nda İşverenin Ücret Borcu”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:23, Eylül 2011, ss. 5-14.

Christodoulou Varotsi, Iliana. “Critical Review of the Consolidated Maritime Labour Convention (2006) of the International Labour Organization: Limitations and Perspectives”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, Cilt: 43, Sayı: 4, 2012, ss. 467-489.

Christodoulou Varotsi, Iliana ve Dmitry A. Pentsov. **Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers**, Springer, Berlin, 2008.

Çağa, Tahir ve Rayegân Kender. **Deniz Ticareti Hukuku I Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, 11. Baskı, Beta Yayınları, 2000.

Çankaya, Osman Güven, Cevdet İlhan Günay ve Seracettin Göktaş. **Türk İş Hukukunda İşe İade Davaları**, Genişletilmiş 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2006.

Çelik, Nuri, Nurşen Caniklioğlu ve Talat Canbolat. **İş Hukuku Dersleri**, Yenilenmiş 33. Baskı, Beta Yayınları, 2020.

Çil, Şahin. “İbra Sözleşmesi ile İkale Sözleşmesinin İş Güvencesine Etkileri”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:7, Eylül 2007, ss. 25-35.

Çil, Şahin. “Yargıtay Kararlarına Göre İşçinin Ücreti”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:15, 2009, ss. 70-88.

Çopuroğlu, Çağlar. **Ücret ve Korunması**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013.

Durak, Onur Sabri. “Deniz İş Sözleşmesi – 2006 Bağlamında Gemi Adamları İçin Öngörülen Asgari Koşulların İncelenmesi ve Değerlendirilmesi”, **Denizcilik Dergisi**, Sayı:46, 2009, ss. 46-51.

Durak, Onur Sabri. “Remarks on Conditions of Employment in the Context of Maritime Labour Convention 2006”, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:8, Sayı:16, Güz 2009, ss. 135-157.

Dündar, Esra. **Uluslararası Düzenlemeler ve Avrupa Birliği Çerçevesinde Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri**, Seçkin Yayıncılık, 2012.

Dünder Aravacık, Esra. “Gemi Adamlarının Ücretlerinin Deniz İş Kanunu ve 2006 Tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi Kapsamında Değerlendirilmesi”, **Terazi Hukuk Dergisi**, Cilt:11, Sayı:123, Kasım 2016, ss. 14-28.

Ekmekçi, Ömer. **Toplu İş Hukuku Dersleri**, 3. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021.

Ekmekçi, Ömer ve Esra Yiğit. **Bireysel İş Hukuku Dersleri**, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.

Ekonomi, Münir. **İş Hukuku Cilt:1 Ferdi İş Hukuku**, 3. Baskı, İ.T.Ü. Matbaası, İstanbul, 1987.

Eren, Fikret. **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 21. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2017.

Eren, Fikret. **Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İş Kazası ve Meslek Hastalığından Doğan Sorumluluğu**, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, No:344, Ankara, 1974.

Ergin, Berin. “Deniz İş Hukukunda Gemi Adamının Hizmet Akdinin Haklı Nedenle Feshi Sebepleri”, **İş Hukuku Dergisi**, Cilt:1, Ekim-Aralık 1991, ss. 557-577.

Eriş, Gönen. **Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta**, Seçkin Kitabevi, Ankara, 1990.

Erkanlı Başbüyük, Betül. **İşçinin İş Görmekten Kaçınma Hakkı**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2019.

Ertürk, Şükran. **İş İlişkisinde Temel Haklar**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2002.

Esener, Turhan. **İş Hukuku**, 3. Baskı, Sevinç Matbaası, Ankara, 1978.

Eyrenci, Öner. “İş Hukuku Açısından Uluslararası Hukuk – Ulusal Hukuk İlişkisi ve Yargı Kararları”, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, Prof. Dr. Fevzi Şahlanan’a Armağan, Cilt:74, Özel Sayı, 2016, ss. 381-396.

Eyrenci, Öner, Savaş Taşkent, Devrim Ulucan ve Esra Başkan. **İş Hukuku**, 10. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2020.

Gerek, Hasan Nüvit. “İş Sözleşmesinin İkale Sözleşmesi İle Sona Ermesi”, **Çalışma ve Toplum Ekonomi ve Hukuk Dergisi**, Sayı:31, 2011/4, ss. 43-58.

Göger, Erdoğan. “Geminin İç Düzeni ve Konsolos”, **Adalet Dergisi**, Sayı:11-12, Kasım-Aralık 1961, ss. 1082-1096.

Gökçe, Erdal. “Deniz İş Kanununun Hukuk Sistemindeki Yeri ve Niteliği”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt:82, Sayı:2, 2008, ss. 739-758.

Göknül, M. Nedim. **Deniz Ticareti Hukuku**, 3. Baskı, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1946.

Günay, Cevdet İlhan. “İkale Sözleşmesi”, **Çimento İşveren Dergisi**, Cilt:23, Sayı:5, Eylül 2009, ss. 4-25.

Günay, Cevdet İlhan. **İş Kanunu Şerhi Cilt:1**, Genişletilmiş 4. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015.

Günay, Cevdet İlhan. **İş Kanunu Şerhi Cilt:2**, Genişletilmiş 4. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015.

Gündüz, Aslan. **Milletlerarası Hukuk: Konu Anlatımı, Temel Belgeler, Örnek Kararlar**, (Ed. Reşat Volkan Günel), Genişletilmiş ve Güncellenmiş 6. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2013.

Güneş, Başak ve Faruk Barış Mutlay. “Yeni Borçlar Kanununun “Genel Hizmet Sözleşmesi”ne İlişkin Hükümlerinin İş Kanunu ve 818 sayılı Kanunla Karşılaştırılarak Değerlendirilmesi”, **Çalışma ve Toplum Ekonomi ve Hukuk Dergisi**, Sayı:30, 2011/3, ss. 231-288.

Halatçı Ulusoy, Ülkü. “MLC 2006 (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi) İle Değişikliklerinin Öneme ve Türk Hukuku’nda Onay Sürecine İlişkin Bir Değerlendirme”, **Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:5, Sayı:2, Ekim 2020, ss. 4191-4216.

Hjalmarsson, Johanna. “Crewing Insurance Under The Maritime Labour Convention 2006”, **The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined**, (Ed. Jennifer Lavelle), informa law from Routledge, Oxon, 2014, ss. 95-116.

International Labour Organization, **The Flexibility Clauses of the Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188)**, Working Paper No. 315, Cenevre, 2018.

İnce, Ergun. “İkale (Sözleşmeyi Sona Erdirme) Sözleşmesi”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:18, Haziran 2010, ss. 86-96.

İzveren, Adil, Nisim Franko ve Ahmet Çalık. **Deniz Ticaret Hukuku**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Adalet Matbaacılık, Ankara, 1994.

Jenks, Edward. “İngiliz Hukuku Hakkında Genel Bilgiler”, çev. Mukbil Özyörük, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:7, Sayı:1, 1950, ss. 40-79.

Kalpşüz, Turgut. **Deniz Ticareti Hukuku Birinci Cild: Giriş – Gemi**, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1971.

Kaplan, Emine Tuncay. “Yeni Türk Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre İş İlişkisinde İşçinin Kişilik Haklarının Korunması”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:24, 2011, ss. 40-53.

Kar, Bektaş. **Deniz İş Hukuku (Denizcilik Çalışma Sözleşmesi ve Emsal Yargıtay kararları ile)**, 3. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021.

Kara, Hacı. **Deniz Hukuku Denizcilik Fakülteleri İçin**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.

Karaçöp, Eda ve Efe Yamakoğlu. “6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun Hizmet Sözleşmesine İlişkin Hükümleri ve İş Kanunları İle İlişkisi”, **Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi**, Cilt:10, Sayı:38, 2013, ss. 83-148.

Kender, Rayegân. **Deniz İş Kanununda İşveren, İşveren Vekili, Kaptan ve Gemi Adamı Kavramları**, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Araştırma ve Uygulama Merkezi 1984 Yılı Konferansları, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1985.

Kender, Rayegân, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu. **Deniz Ticareti Hukuku Cilt 1: Temel Bilgiler**, 14. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Koç, Yusuf. **Kurtarma Yardım İlişkilerinde Kılavuz Kaptanın Hukuki Rolü**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2010.

Kula Değirmenci, Nil. “Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi”, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:18, Sayı:3-4, 2014, ss. 245-275.

Kurt Konca, Nesibe. “Yabancı Bayraklı Gemilerde Çalışan Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinden Kaynaklanan Davalarda Görevli Mahkemenin Belirlenmesi”,

Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Hakan Pekcanitez'e Armağan, Cilt:16, Özel Sayı 2014, ss. 1299-1320.

Kuru, Baki ve Burak Aydın. **İstinaf Sistemine Göre Yazılmış İcra Ve İflâs Hukuku (Ders Kitabı)**, 4. Baskı, Yetkin Yayınları, 2020.

Küçük, Doğukan. "Deniz İş Hukukunda Alt İşverenlik İlişkisi", **Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:5, Sayı:1, Ocak 2019, ss. 179-201.

Küçük, Füsun Ceren. **İdari Yargılama Usulü Kanununun 11. Maddesi Uyarınca Yapılan Başvurunun Kapsam Ve Sonuçları**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2019.

Lefkowitz, Rafael Y., Martin D. Slade ve Carrie A. Redlich. "Risk Factors For Merchant Seafarer Repatriation Due To Injury Or Illness At Sea", **International Maritime Health**, Cilt:66, Sayı:2, 2015, ss. 61-66.

Manav Özdemir, Eda. "Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin Türk İş Hukukunda Uygulanması", **Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi**, Cilt:13, Sayı:52, 2016, ss. 1957-2006.

McConnell, Moira, Dominick Devlin ve Cleopatra Doumbia-Henry. **The Maritime Labour Convention, 2006: A Legal Primer to an Emerging International Regime**, Martinus Nijhoff Publishers, Boston, 2011.

Mollamahmutoğlu, Hamdi. **İş Hukuku**, Gözden Geçirilmiş Yenilenmiş 2. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2008.

Mollamahmutoğlu, Hamdi, Muhittin Astarlı ve Ulaş Baysal. **İş Hukuku Ders Kitabı Cilt 1: Bireysel İş Hukuku**, Güncellenmiş 4. Baskı, Lykeion Yayınları, Ankara, 2020.

Moral, Duygu. **Gemi Adamlarının Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi: Bir İnceleme**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

Moral, Duygu ve Hakkı Kişi. “Deniz Hizmet Sözleşmelerinin Sona Ermesi”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi**, Cilt:2, Sayı:2, 2010, ss. 21-42.

Narmanlıoğlu, Ünal. **İş Hukuku Ferdi İş İlişkileri I**, Genişletilmiş ve Gözden Geçirilmiş 5. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2014.

Oğuzman, M. Kemal. **Türk Borçlar Kanunu ve İş Mevzuatına Göre Hizmet (İş) Akdinin Feshi**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1955.

Okay, Sami. **Deniz Ticareti Hukuku I**, 3. Baskı, Kutulmuş Matbaası, İstanbul, 1970.

Okay, Sami. “Yeni Deniz İş Kanununun Getirdiği Yenilikler ve Gemi Adamı Lehine Yapılan Değişiklikler”, **İş Hukuku Dergisi**, Cilt:1, Sayı:4, 1969, ss. 357-36.

Öktem, Sezgi. **Deniz İş Hukukunda İşverenin İaşe Sağlama Borcu**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2001.

Öktem Songu, Sezgi. “Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları”, **Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi**, Sayı:3, 2004, ss. 835-866.

Özbek, Oğuz. **Yorum ve Yargıtay Kararları ile Deniz İş Kanunu**, Birsen Yayınevi, İstanbul, 1984.

Özer, Hatice Duygu. “188 Sayılı ILO Balıkçılık İstihdam Sözleşmesi Işığında İş Hukukunda Balıkçılık”, **Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:24, Sayı:3, 2020, ss. 67-105.

Pazarcı, Hüseyin. **Uluslararası Hukuk**, Gözden Geçirilmiş 10. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2011.

Pekcanitez, Hakan, Oğuz Atalay, Meral Sungurtekin Özkan ve Muhammet Özekes. **İcra ve İflâs Hukuku Ders Kitabı**, 7. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, 2020.

Pekdemir, Hasan. **Uluslararası Boyutları İle Yorumlu Deniz İş Hukuku**, Türk-İş Yayınları, Ankara, 2011.

Pekşen, Nurullah Hakan. **Türk P&I Kulübünün Kurulmasının Avantaj ve Dezavantajlarının Analizi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2012.

Petrinović, Ranka, Ivana Lovrić ve Trpimir Perkušić. “Role of P&I Insurance in Implementing Amendments to Maritime Labour Convention 2014”, **Transactions on Maritime Science**, Cilt:6, Sayı:1, 2017, ss. 39-47.

Reisoğlu, Seza. **Hizmet Akdi**, Sevinç Matbaası, Ankara, 1968.

Sarioğlu, H. İbrahim. “Gemi Adamının Hizmet Akdinin Sona Ermesinin Sonuçları: Kıdem Tazminatı, Yurda İade ve Çalışma Belgesi Verme Yükümü”, **Sosyal Siyaset Konferansları Dergisi**, Cilt:50, Sayı:4, 2000, ss. 197-222.

Saymen, Ferit H. **Türk İş Hukuku**, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul, 1954.

Sevimli, K. Ahmet. “İş Hukukunda İbra ve İkale Sözleşmelerinin Geçerlilik Koşulları Konusundaki Gelişmeler”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:14, Haziran 2009, ss. 84-107.

Sevimli, K. Ahmet. **İş Hukukunda Kaptan**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa, 1999.

Sözer, Bülent. **Deniz Ticareti Hukuku – I (Ders Kitabı) Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri**, 5. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019.

Sözer, Bülent. **Deniz Ticareti Hukuku – II (Ders Kitabı)**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2016.

Sur, Melda. **İş Hukuku Toplu İlişkiler**, 9. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2020.

Sur, Melda. **Uluslararası Hukukun Esasları**, 14. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2020.

Süzek, Sarper. **İş Akdini Fesih Hakkının Kötüye Kullanılması; İş Güvencesi Konusunda Karşılaştırmalı Bir İnceleme**, Kazancı Yayınları, Ankara, 1976.

Süzek, Sarper. **İş Hukuku**, 20. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2020.

Süzek, Sarper. “İşverenin Yönetim Hakkı ve Sınırları”, **Prof. Dr. Metin Kutal’a Armağan**, Türk Ağır Sanayii ve Hizmet Sektörü Kamu İşverenleri Sendikası, Ankara, 1998, ss. 225-232.

Süzel, Cüneyt. “Gemi Adamlarının Yurda İade Masraflarına İlişkin Deniz İş Kanunu ile Uluslararası Çalışma Örgütü Sözleşmelerinin Hükümlerinin Karşılaştırılması”, **İş Hukukunda Yeni Yaklaşımlar II**, (Ed. Kübra Doğan Yenisey ve Seda Ergüneş Emrağ), Beta Yayınları, İstanbul, 2018, ss. 175-246.

Süzel, Cüneyt. **Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2012.

Şahlanan, Fevzi. **Toplu İş Hukuku**, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2020.

Taşkent, Savaş. “İş Sözleşmesinin İkale Yolu İle Sona Erdirilmesi”, **Kamu-İş İş Hukuku ve İktisat Dergisi**, Cilt:11, Sayı:4, 2011, ss. 1-7.

Taşkent, Savaş. **İşverenin Yönetim Hakkı**, İstanbul, 1981.

TBMM, **Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı (1/456) ve Dışişleri Komisyonu Raporu**, Dönem:26, Yasama Yılı:1, Sıra Sayısı:89.

TBMM, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324)**, Dönem:23, Yasama Yılı:2, Sıra Sayısı:96.

Tekil, Fahiman. **Deniz Hukuku**, 6. Baskı, Alkım Yayınevi, İstanbul, 2001.

Tunç, Hasan. “Milletlerarası Sözleşmelerin Türk İç Hukukuna Etkisi ve Avrupa İnsan Hakları Mahkemesinin Türkiye ile İlgili Örnek Karar İncelemesi”, **Anayasa Yargısı Dergisi**, Cilt:17, 2000, ss. 174-192.

Tunçomağ, Kenan ve Tankut Centel. **İş Hukukunun Esasları**, 9. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2018.

Türkel, Doğuş Taylan. **Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir, 2007.

Ulucan, Devrim. **Deniz İş Hukukuna İlişkin Temel Bilgiler (Sendikal Eğitim Elkitabı)**, Türkiye Denizciler Sendikası, Eğitim Dizisi:5, İstanbul, 1986.

Ulusan, İlhan. **Özellikle Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İşçiyi Gözetme Borcu Bundan Doğan Hukuki Sorumluluğu**, Kazancı Hukuk Yayınları, İstanbul, 1990.

Ulusoy, Ahmet Ersin. **Türk Deniz Sigortacılık Sektörü ve Avrupa Mevzuatına Uyumu**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, 2008.

Varışlı, Cem. **Türkiye’de ve Dünya’da Denizcilik Finansmanı ve Deniz Sigortalari**, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 2015.

Yazıcıoğlu, Emine. **Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku**, 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2020.

Yılmaz, Ejder. “Genel Kanun - Özel Kanun İlişkisi (Türk Borçlar Kanunu ve İş Kanunu Bağlamında)”, **Sicil İş Hukuku Dergisi**, Sayı:22, Haziran 2011, ss. 22-31.

Yürekli, Sabahattin. “Deniz İş Kanunu’nun Yer İtibarıyla Kapsamı”, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt:9, Sayı:1-2, 2005, ss. 613-631.

İnternet Kaynakları

Elektronik Kamu Bilgi Yönetim Sistemi, **Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönergeler**,
<https://kms.kaysis.gov.tr/Home/Goster/132312>, (02.03.2021).

ILC, **Text Of The Amendments Of 2014 To The Maritime Labour Convention, 2006**,
https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/previousessions/103/reports/WCMS_248905/lang--en/index.htm, (13.01.2021).

ILC, **Amendments Of 2016 To The Maritime Labour Convention, 2006**,
https://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/previousessions/105/textsadopted/WCMS_502375/lang--en/index.htm, (13.01.2021).

ILC, Amendments Of 2018 To The Code Of The Maritime Labour Convention, 2006, As Amended (MLC 2006),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:51:::NO:RP:P51_CONTENT_REPOSITORY_ID:3952969, (13.01.2021).

ILC, Maritime Labour Convention, 2006, As Amended,

https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/ed_norm/normes/documents/normativeinstrument/wcms_763684.pdf, (13.01.2021)

ILO, Acceptance of amendments of 2014 to the MLC 2006,

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11301:0::NO::P11301_INSTRUMENT_AMENDMENT_ID:3256971, (15.06.2021).

ILO, C023 - Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C023, (13.01.2021).

ILO, C055 - Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C055, (15.01.2021).

ILO, C070 - Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312215,en:NO, (15.01.2021).

ILO, C164 - Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:::NO:12100:P12100_ILO_CODE:C164:NO, (21.01.2021).

ILO, C165 - Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165),
[https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312310,en,\(21.01.2021\).](https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312310,en,(21.01.2021).)

ILO, C166 - Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166),
[https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312311,en,\(13.01.2021\).](https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_INSTRUMENT_ID,P12100_LANG_CODE:312311,en,(13.01.2021).)

ILO, C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188),
[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188,\(15.01.2021\).](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C188,(15.01.2021).)

ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2005, published 95th ILC session (2006),
[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P11110_COUNTRY_ID,P11110_COUNTRY_NAME,P11110_COMMENT_YEAR:2259372,102847,Spain,2005,\(19.03.2021\).](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID,P11110_COUNTRY_ID,P11110_COUNTRY_NAME,P11110_COMMENT_YEAR:2259372,102847,Spain,2005,(19.03.2021).)

ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2008, published 98th ILC session (2009),
[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID:2296450,\(22.01.2021\).](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:13100:0::NO::P13100_COMMENT_ID:2296450,(22.01.2021).)

ILO, Direct Request (CEACR) - adopted 2016, published 106th ILC session (2017),
[https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO,\(22.01.2020\).](https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:13100:0::NO:13100:P13100_COMMENT_ID:3302564:NO,(22.01.2020).)

ILO, Eight Fundamental Conventions,
[https://libguides.ilo.org/c.php?g=657806&p=4649148,\(13.01.2021\).](https://libguides.ilo.org/c.php?g=657806&p=4649148,(13.01.2021).)

ILO, List of the 36 Maritime Conventions and 1 Protocol revised by the Maritime Labour Convention, 2006,

https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/text/WCMS_150389/lang--en/index.htm, (13.01.2021).

ILO, Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ), 4. Baskı, Cenevre, 2015,

https://www.ilo.org/global/standards/maritimelabourconvention/whatitdoes/faq/WCMS_238010/lang--en/index.htm, (02.04.2021).

ILO, Ratifications of C023 - Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No. 23),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312168, (04.01.2022).

ILO, Ratifications of C055 - Shipowners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312200, (04.01.2022).

ILO, Ratifications of C070 - Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/de/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312215, (15.01.2021).

ILO, Ratifications of C164 - Health Protection and Medical Care (Seafarers) Convention, 1987 (No. 164),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312309, (04.01.2022).

ILO, Ratifications of C165 - Social Security (Seafarers) Convention (Revised), 1987 (No. 165),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312310, (21.01.2021).

ILO, Ratifications of C166 - Repatriation of Seafarers Convention (Revised), 1987 (No. 166),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312311, (04.01.2022).

ILO, Ratifications of C188 - Work in Fishing Convention, 2007 (No. 188),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:312333, (04.01.2022).

ILO, Ratifications of MLC, 2006 - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006),

https://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331, (04.01.2022).

ILO, Third meeting of the Special Tripartite Committee of the MLC 2006,

Cenevre, 2018, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/genericdocument/wcms_624269.pdf, (02.04.2021).

ILO Türkiye Ofisi, 166 No'lu Gemiadamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin Sözleşme,

https://www.ilo.org/ankara/conventions-ratified-by-turkey/WCMS_377307/lang--tr/index.htm, (13.01.2021).

ILO Türkiye Ofisi, Denizcilik Çalışma Sözleşmesi (MLC, 2006) Kodu'na Ait 2018 Tarihli Değişiklikler,

https://www.ilo.org/ankara/news/WCMS_768847/lang--tr/index.htm, (04.01.2022).

International Group of P&I Clubs, **About the International Group**,
<https://www.igpandi.org/about>, (05.07.2021).

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadaniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **MLC 2006 Değişiklikleri Hk.**, <https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/mlc-2006-degisiklikleri-hk-8974>, (16.06.2021).

İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadaniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası, **Denizcilik Çalışma Sözleşmesinin Onay Süreci Hk.**,
<https://www.denizticaretodasi.org.tr/tr/sirkuler/-denizcilik-calisma-sozlesmesinin-onay-sureci-hk--10816>, (16.06.2021).

Limasollu Naci Öğretim Yayınları, **İngilizce Türkçe Sözlük**,
<https://www.limasollunaci.com/ingilizce-turkce-sozluk/hovercraft-ne-demek-turkce-anlami>, (21.01.2021).

Statista Inc., **Number of Pirate Attacks Against Ships Worldwide from 2010 to 2020**,
<https://www.statista.com/statistics/266292/number-of-pirate-attacks-worldwide-since-2006/>, (19.03.2021).

TBMM, **Deniz İş Kanunu Tasarısı ile İzmir Milletvekili Saim Kaygan ve 11 Arkadaşının Deniz İş Kanunu Teklifi ve Geçici Komisyon Raporu (1/562, 2/314)**,
https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/MM__d01/c043/mm__01043146ss1029.pdf, (22.01.2021).

T.C. Resmî Gazete, **1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu**, 20.05.1929, Sayı:1197,
<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1197.pdf>, (13.01.2021).

T.C. Resmî Gazete, **6762 sayılı Ticaret Kanunu**, 09.07.1956, Sayı:9353,
<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9353.pdf>, (13.01.2021).

T.C. Resmî Gazete, **6379 sayılı Deniz İş Kanunu**, 20.03.1954, Sayı:8663, ss. 8742-8746, <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8663.pdf>, (13.01.2021).

T.C. Resmî Gazete, **Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme 1999**, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/05/20190503M1-4.pdf>, (09.05.2021).

The Shipowners' Club, **Annex 3: Maritime Labour Convention (MLC) Extension Clause**, <https://www.shipownersclub.com/publications/annex-3-maritime-labour-convention-extension-clause-2016/>, (05.07.2021).

The Shipowners' Club, **Circular: Maritime Labour Convention 2006 as amended (MLC) Financial Security Requirements**, 10.10.2016, <https://www.shipownersclub.com/publications/maritime-labour-convention-2006-as-amended-mlc-financial-security-requirements/>, (05.07.2021).

The Shipowners' Club, **FAQs: Maritime Labour Convention 2006 As Amended Financial Security Requirements**, <https://www.shipownersclub.com/publications/faqs-mlc-extension-clause-2006-as-amendedfinancialsecurityrequirements/>, (05.07.2021).

The UK P&I Club, **Application Process for MLC Certificates**, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/news/2016/application-process-for-mlc-certificates/>, (05.07.2021).

TURK P&I, **Hakkında**, <https://turkpandi.com/tr/hakkimizda/turk-p-ve-i-sigorta-hakkinda>, (03.07.2021).

TURK P&I, **Su Araçları Sorumluluk Sigortası Özel Şartları**, https://turkpandi.com/assets/page_docs/Su-Araclari-Sorumluluk-Sigortasi-Ozel-Sartlari.pdf, (05.07.2021).

Türk Dil Kurumu, **Güncel Türkçe Sözlük**, <https://sozluk.gov.tr/>, (21.01.2021).

United Nations, **International Convention On Maritime Liens And Mortgages 1993**,

https://treaties.un.org/doc/Treaties/1993/05/19930506%200756%20AM/Ch_XI_D_4.pdf, (03.05.2021).

United Nations Treaty Collection, **Status of Treaties- International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993**,

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-4&chapter=11&clang=_en, (04.05.2021).

United Nations Treaty Collection, **Status of Treaties- International Convention on Arrest of Ships 1999**,

https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XII-8&chapter=12&clang=_en, (09.05.2021).

Working Party on Policy regarding the Revision of Standards, **Examination of the Need for Revision of Conventions Concerning Seafarers and Fishermen**,

<https://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb273/prs-4.htm>, (13.01.2021).



EK

Ek : Gemi Adamların Yurda İadesi

	İş Sözleşmesinin Sona Ermesi	İşveren veya işveren vekilinin yurda iade yükümlülüğü			İşveren veya işveren vekilinin rücu imkanı			İade Yeri (*)		
		Yurtdışında Fesih	Yurtiçinde Fesih	Yabancı Gemi Adamının İadesi	Yurtdışında Fesih	Yurtiçinde Fesih	Yabancı Gemi Adamında Durum	Yurtdışında Fesih	Yurtiçinde Fesih	Yabancı Gemi Adamında Durum
	Belirli süreli iş sözleşmesinin süresinin dolması ile son bulması	854 sayılı Deniz İş Kanunu'na göre yurda iade gündeme gelmeyecektir								
	Sefer üzerine kurulan iş sözleşmesinin seferin tamamlanması ile son bulması	855 sayılı Deniz İş Kanunu'na göre yurda iade gündeme gelmeyecektir								
	Belirsiz süreli iş sözleşmesinin bildirim sürelerine uyularak feshedilmesi	856 sayılı Deniz İş Kanunu'na göre yurda iade gündeme gelmeyecektir								
Kendiliğinden Sona Erme	Geminin kayba uğraması, terk edilmesi, harp ganimeti ilan edilmesi veya Türk bayrağından ayrılması	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	-	-	-	bağlama limanı	bağlama limanı	ikametgahının bulunduğu mahal limanı
İşveren veya İşveren Vekili Tarafından Haklı Nedenle Fesih	Gemi adamının herhangi bir limanda geminin hareketinden önce gemiye dönerek hizmete girmemesi veya gemiye hiç dönmemesi	yurda iade + masraf	-	yurda iade + masraf	+	-	-	bağlama limanı	-	ikametgahının bulunduğu mahal limanı
	Gemi adamının gemide hizmet görmesinin tutukluluk, hapis veya gemide çalışmaktan menolunması gibi sebeplerle imkânsız bir hâl alması	yurda iade + masraf	-	yurda iade + masraf	+	-	-	bağlama limanı	-	ikametgahının bulunduğu mahal limanı
	Gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı, kanuna, iş sözleşmelerine, sair iş ve çalışma şartlarına aykırı hareket etmesi	yurda iade + masraf	-	yurda iade + masraf	+	-	-	bağlama limanı	-	ikametgahının bulunduğu mahal limanı
	Gemi adamının işveren veya işveren vekiline karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi	yurda iade + masraf	-	yurda iade + masraf	+	-	-	bağlama limanı	-	ikametgahının bulunduğu mahal limanı

Gemi Adamı Tarafından Haklı Nedenle Fesih	Ücretin kanun hükümleri veya iş sözleşmesi gereğince ödenmemesi	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	+	-	-	bağlama limanı	bağlama limanı	ikametgahının bulunduğu mahal limanı
	İşveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı, kanuna, iş sözleşmelerine veya sair iş şartlarına aykırı hareket etmesi	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	+	-	-	bağlama limanı	bağlama limanı	ikametgahının bulunduğu mahal limanı
	İşveren veya işveren vekilinin gemi adamına karşı denizcilik kural ve teamüllerine veya ahlâk ve adaba aykırı hareket etmesi	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	-	-	-	bağlama limanı	bağlama limanı	ikametgahının bulunduğu mahal limanı
Her İki Tarafı Açısından Haklı Fesih Nedenleri	Geminin herhangi bir sebeple otuz günden fazla bir süre seferden kaldırılması	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	-	-	-	bağlama limanı	bağlama limanı	ikametgahının bulunduğu mahal limanı
	Gemi adamının herhangi bir sebeple sürekli olarak gemide çalışmasına engel bir hastalığa yakalanması veya engelli hâle gelmesi	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	yurda iade + masraf	-	-	-	bağlama limanı	bağlama limanı	ikametgahının bulunduğu mahal limanı