

T.C.
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMESİ

TEZİ YAZAN
İsmail KARADANA

Tez Danışmanı : Dr. Öğr. Üyesi Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU
Jüri Üyesi : Dr. Öğr. Üyesi Selen SERDER
Jüri Üyesi : Dr. Öğr. Üyesi Selin SERT SÜTÇÜ (Akdeniz Üniversitesi)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MERSİN/EYLÜL 2019

ONAY

T.C

ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ' NE

20173005 numaralı öğrencimiz olan İSMAİL KARADANA tarafından hazırlanan "GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMESİ" başlıklı bu tez çalışması jüri üyelerimiz tarafından OY BİRLİĞİ ile ÖZEL HUKUK Anabilim Dalında YÜKSEK LİSANS TEZİ olarak kabul edilmiştir.

Asıl Üye - Tez Danışmanı - Jüri Başkanı: Dr. Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU



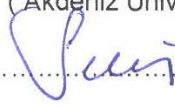
Üniv. İçi – Jüri asıl Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Selen SERDER

(Çağ Üniversitesi)

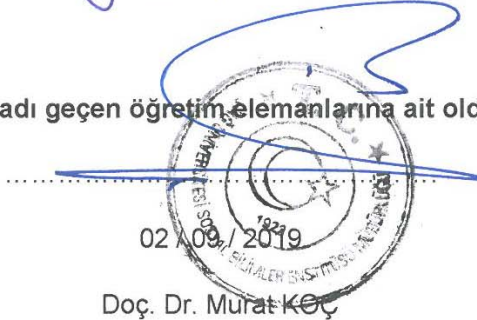


Üniv. Dışı - Jüri asıl Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Selin SERT SÜTÇÜ

(Akdeniz Üniversitesi)



Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim elemanlarına ait olduklarını onaylım.



Doç. Dr. Murat KOÇ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Not: Bu tezde kullanılan özgün ve başka kaynaktan yapılan bildirişlerin, çizelge, şekil ve fotoğrafların kaynak gösterilmeden kullanımı, 5846 Sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu'ndaki hükümlere tabidir.

İTHAF

*Bana bu güzel hayatı sunan
kıymetli Anne ve Babama...*

ETİK BEYANI

Çağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku ve Özel Hukuk Bölümü Tez Yazım Kılavuzu'nda belirtilen kurallara uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada;

- Tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Kullanılan verilerde ve ortaya çıkan sonuçlarda herhangi bir değişiklik yapmadığımı,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu,

bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

02/09/2019

İsmail KARADANA

TEŞEKKÜR

Bu çalışmayı ortaya koymamda bana bilgi ve tecrübesi ile yol gösteren danışman hocam, Dr. Elvin Kerime Silahtaroğlu'na, bu süreçte desteğini benden esirgemeyen annem Rahime Karadana, babam Suat Karadana, kardeşlerim Nazmiye ve Gamze Karadana 'ya, çalışmama sağladığı kaynak desteği için sevgili arkadaşlarım Duygu Demir, Özge Nar ve Selen Demirkaya'ya, yüksek lisans süreci boyunca desteğini esirgemeyen meslektaşım ve abim Mehmet Sözer başta olmak üzere yanımda olan tüm arkadaşlarıma en içten teşekkürlerimi sunarım.



ÖZET

GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMESİ

İsmail KARADANA

Yüksek Lisans Tezi, Özel Hukuk Anabilim Dalı

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU

Eylül 2019, 171 Sayfa

Bu çalışma kapsamında ilk olarak okuyucuya genel bir bilgi sunmak için gemiye ve gemi siciline ilişkin genel hususlar anlatılmıştır. Çalışmanın asıl amacı ise gemi satış sözleşmesine ilişkin teori ve uygulamaya ilişkin bilgi vermektir. Bu bağlamda gemi satış sözleşmesinin tanımı, unsurları, hukuki niteliği, tarafların borçları ve bu hukuki işlemde kaynaklı ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklar ve bu uyuşmazlıklara ilişkin çözüm önerilerini içermektedir.

Anahtar Kelimeler: Gemi Satış Sözleşmesi, Deniz Ticaret Hukuku, Gemi, Ticaret Gemisi, Satış Sözleşmesi

ABSTRACT

THE SHIP SALES CONTRACT

İsmail Karadana

Master's Thesis, Department of Private Law

Thesis Supervisor: Dr. Elvin Kerime SİLAHTAROĞLU

September 2019, 171 Pages

Within the scope of this study, the general issues related to the ship and the ship registry are explained to provide a general information to the reader. The main purpose of this study is to give information about theory and practice of ship sales contract. In this context, the definition of the ship sales contract, its elements, its legal nature, the debts of the parties and the disputes that may arise due to this legal transaction and the solutions to these disputes.

Key Words: The Ship Sales Contract, Maritime Commercial Law, Ship, Merchant Ship, Sales Contract

İÇİNDEKİLER

KAPAK.....	I
ONAY.....	II
İTHAF.....	III
ETİK BEYANI.....	IV
TEŞEKKÜR.....	V
ÖZET.....	VI
ABSTRACT.....	VII
İÇİNDEKİLER.....	VIII
KISALTMALAR.....	XV
EKLER LİSTESİ.....	XVIII
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ

1.1. Genel Olarak.....	3
1.2. Geminin Tanımı.....	5
1.2.1. Suda Hareket Yeteneğine Sahip Olması.....	5
1.2.2. Yüzme Özelliğinin Bulunması.....	7
1.2.3. Suda Hareketi Gerektiren Bir Amaca Tahsis Edilmesi.....	7
1.2.4. Pek Küçük Olmaması.....	9
1.2.5. Araç Olması.....	9
1.3. Geminin Hukuki Niteliği.....	9
1.4. Geminin Unsurları.....	11
1.4.1. Geminin Asli Unsurları.....	11
1.4.2. Geminin Bütünleyici Parçaları (<i>Mütemmim Cüz</i>).....	12
1.4.3. Geminin Eklentileri (<i>Teferruatı</i>).....	13
1.4.4. Geminin Tüketim Unsurları.....	14
1.5. Geminin Kimliği (<i>Hüviyeti</i>).....	15
1.5.1. Geminin Adı.....	15
1.5.2. Geminin Bağlama Limanı.....	16
1.5.3. Geminin Tabiiyeti – Bayrak.....	17

1.5.3.1. Türk Bayrağını Çekme Hakkı ve Yükümlülüğü	17
1.5.3.2. Yabancı Gemilerin Türk Bayrağı Çekmesi.....	19
1.5.3.3. Türk Gemilerinin Yabancı Bayrak Çekmesi.....	19
1.5.3.4. Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması	19
1.5.4. Tanıma İşareti	20
1.5.5. Geminin Tonajı	20
1.5.6. Geminin Sınıfı (Kotası).....	20
1.6. Gemi Türleri.....	21
1.6.1. Sicile Kayıtlı Gemiler	21
1.6.1.1. Tescili Zorunlu Gemiler.....	21
1.6.1.2. Tescili Caiz Gemiler	22
1.6.2. Sicile Kayıtlı Olmayan Gemiler.....	22
1.6.2.1. Savaş Gemileri ve Silahlı Kuvvetlere Bağlı Diğer Gemiler	23
1.6.2.2. Sürekli Bir Kamu Hizmetine Özgülenmiş Gemiler ve Kamu Tüzel Kişilerine Ait Gemiler	24

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ SİCİLLERİ

2.1. Genel Olarak	25
2.2. Türk Gemi Sicili Organizasyonu	26
2.2.1. Milli / Türk Gemi Sicili	26
2.2.2. Gemilerin Sicile Tescili	27
2.2.2.1. Sicile Tescil Edilebilecek Olan (Tescili Caiz) Gemiler	27
2.2.2.2. Tescil Yasağı (Tescili Caiz Olmayan Gemiler)	27
2.2.2.3. Yetkili Sicil Müdürlüğü	28
2.2.2.4. Tescilin Şekli.....	28
2.2.2.5. Gemi Tasdiknamesi.....	29
2.2.3. Gemilerin Sicilden Terkini.....	29
2.2.3.1. İstek Üzerine Terkin.....	29
2.2.3.2. Resen Terkin	32
2.2.4. Sicil Kayıtları	33
2.2.4.1. Hukuki Karineler.....	34
2.2.4.2. Sicilin Kamu Güveni Fonksiyonu.....	35

2.2.4.3. Sicilin Düzeltilmesi, İtiraz ve Şerh	37
2.2.4.3.1. Sicilin Düzeltilmesi.....	37
2.2.4.3.2. İtiraz	38
2.2.4.3.3. Şerh	38
2.3. Yapı Halindeki Gemilere Mahsus Sicil	41
2.3.1. Yapı Halindeki Gemilerin Tescili	42
2.3.2. Yapının Sicilden Terkini	43
2.4. Türk Uluslararası Gemi Sicili	44
2.4.1. Sicil Kayıtları	45
2.4.2. Türk Uluslararası Gemi Sicilinin Hukuki Niteliği	45
2.4.3. Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne Tescil	46
2.4.3.1. Gemilere İlişkin Şartlar	46
2.4.3.1.1. Genel Olarak	46
2.4.3.1.2. Yük Gemileri.....	46
2.4.3.1.3. Yolcu Gemileri.....	47
2.4.3.1.4. Açık Deniz Balıkçı Gemileri.....	47
2.4.3.1.5. Özel Maksatlı – Özel Yapılı Gemiler	47
2.4.3.1.6. Yatlar.....	47
2.4.3.2. Maliklere İlişkin Şartlar	48
2.4.4. Türk Uluslararası Gemi Sicilinden Terkin.....	48
2.5. Bağlama Kütüğü	48
2.5.1. Genel Olarak	48
2.5.2. Bağlama Kütüğünün Kapsamı	49
2.5.3. Bağlama Kütüğüne Kayıt.....	49

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI

3.1. Tanım	50
3.2. Sözleşmenin Hukuki Niteliği	50
3.2.1. Gemi Satış Sözleşmesi Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Karşılıklı Bir Sözleşmedir	50
3.2.2. Gemi Satış Sözleşmesi İradi (Rızai) Bir Sözleşmedir	51
3.2.3. Gemi Satış Sözleşmesi Ani Edimli Bir Sözleşmedir	51

3.2.4. Gemi Satış Sözleşmesi Sebebe Bağlı Bir Sözleşmedir	52
3.3. Sözleşmenin Unsurları	53
3.3.1. Sözleşmenin Objektif (Esaslı Noktaları) Unsurları	53
3.3.1.1. Gemi.....	53
3.3.1.2. Satış Bedeli	54
3.3.1.3. Anlaşma İradesi.....	54
3.3.2. Sözleşmenin Sübjektif (Esaslı Noktaları) Unsurları	54
3.4. Sözleşmenin Şekli	55
3.4.1. Türk/Milli Gemi Sicili Kapsamında Gemi Satış Sözleşmelerinin Şekli... 55	
3.4.2. Yapı Sicili Kapsamında Gemi Satış Sözleşmelerinin Şekli.....	58
3.4.3. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kapsamında Gemi Satış Sözleşmelerinin Şekli	58
3.4.4. Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemiler Kapsamında Gemi Satış Sözleşmelerinin Şekli.....	59
3.4.5. Sicili Kayıtlı Olmayan Gemilere İlişkin Satış Sözleşmelerinin Şekli.....	60
3.4.6. Yabancı Ulusların Siciline Kayıtlı Olan Gemilere İlişkin Satış Sözleşmelerinin Şekli.....	60
3.5. Sözleşmenin Tarafları	60
3.5.1. Satıcı.....	60
3.5.2. Alıcı.....	62
3.5.3. Sözleşmeye Etki Eden Diğer Kişiler.....	62
3.5.3.1. Gemi Alım Satım Brokeri	62
3.5.3.2. Kredi Kuruluşları	63
3.5.3.3. Sınıflama Kuruluşları	63
3.6. Sözleşmenin Kurulması	64
3.6.1. Öneri.....	65
3.6.2. Kabul.....	66
3.6.3. Uygulamada Gemi Satış Sözleşmelerinin Kurulması	66
3.7. Gemi Satış Sözleşmelerinde Yarar ve Hasarın Geçmesi	68

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMESİ KAPSAMINDA TARAFLARIN HAK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

4.1. Genel Olarak	71
4.2. Satıcının Borçları	71
4.2.1. Satıcının Asli Borçları.....	71
4.2.1.1. Geminin Zilyetliğini Alıcıya Devir Borcu	71
4.2.1.2. Geminin Mülkiyetini Devretme Borcu	73
4.2.2. Satıcının Yan Borçları.....	73
4.2.2.1. Gemiye Muhafaza Borcu	74
4.2.2.2. Aydınlatma ve Bilgi Verme Borcu	74
4.2.2.3. Gerekli Belgeleri Sağlama Borcu	74
4.2.2.4. Taşıma ve Devir Giderlerini Ödeme Borcu	75
4.2.3. Satıcının Temerrüdü.....	75
4.2.3.1. Ticari Nitelikteki Gemi Satış Sözleşmeleri.....	76
4.2.3.2. Belirsiz Süreli Ticari Gemi Satış Sözleşmeleri ve Ticari Olmayan Gemi Satış Sözleşmeleri.....	77
4.2.3.2.1. Satıcının Temerrüdünün Şartları	78
4.2.3.2.2. Satıcının Temerrüdünün Hüküm ve Sonuçları.....	80
4.2.4. Satıcının Zapttan Sorumluluğu	82
4.2.4.1. Satıcının Zapttan Sorumluluğunun Şartları.....	84
4.2.4.1.1. Geminin Zilyetliğinin, Alıcıya, Zabıt Tehlikesi Teşkil Eden Olaydan Önce Devredilmiş Olması	84
4.2.4.1.2. Üçüncü Kişinin Gemi Üzerinde Zapta İlişkin Bir Hakkının Bulunması.....	84
4.2.4.1.3. Üçüncü Kişinin Zabıt Eyleminde Bulunması	85
4.2.4.1.4. Alıcının Üçüncü Kişinin Davasını Satıcıya İhbar Etmesi.....	85
4.2.4.1.5. Satıcının Zapttan Sorumluluğunu Engelleyen Bir Durumun Bulunmaması	86
4.2.4.2. Satıcının Zapttan Sorumluluğunun Kapsamı	87
4.2.4.2.1. Satıcının Sorumluluğunun Tamamen Zapt Bağlamında Kapsamı	87

4.2.4.2.2. Satıcının Sorumluluğunun Kısmen Zapt Bağlamında	
Kapsamı	88
4.2.5. Satıcının Ayıptan Sorumluluğu.....	89
4.2.5.1. Satıcının Ayıptan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği	91
4.2.5.2. Satıcının Ayıptan Sorumluluğunun Şartları	91
4.2.5.2.1. Ayıptan Sorumluluğun Maddi Şartları.....	91
4.2.5.2.1.1. Gemi Ayıplı Olmalıdır	91
4.2.5.2.1.2. Alıcı Bu Ayıbı Bilmemelidir.....	93
4.2.5.2.1.3. Alıcı Ayıplı Gemiye Kabul Etmemiş Olmalıdır	94
4.2.5.2.1.4. Ayıp Hasarın Alıcıya Geçmesinden Önce Mevcut Olmalıdır	94
4.2.5.2.2. Ayıptan Sorumluluğun Şekli Şartları.....	94
4.2.5.2.2.1. Gemiye Gözden Geçirme	95
4.2.5.2.2.2. Ayıbı Bildirme	96
4.2.5.2.2.3. Zamanaşımı Süresine Uyuma Yükü	97
4.2.5.3. Alıcının Ayıptan Doğan Hakları	97
4.2.5.3.1. Alıcının Ayıptan Doğan Seçimlik Haklarının Hukuki Niteliği	98
4.2.5.3.2. Alıcının Seçimlik Hakkını Kullanmasının Tabi Olduğu Sınırlamalar	99
4.2.5.3.3. Alıcının Sözleşmeden Dönme Hakkı	101
4.2.5.3.4. Alıcının Satış Bedelinin İndirilmesini İsteme Hakkı	103
4.2.5.3.5. Alıcının Geminin Ayıpsız Bir Benzeri ile Değiştirilmesini İsteme Hakkı	103
4.2.5.3.6. Alıcının Geminin Ücretsiz Onarılmasını İsteme Hakkı	103
4.3. Alıcının Borçları	104
4.3.1. Alıcının Asli Borçları.....	104
4.3.1.1. Satış Bedelini Ödeme Borcu	104
4.3.1.2. Alıcının Gemiye Devralma Yükümlülüğü.....	105
4.3.2. Alıcının Yan Borçları.....	105
4.3.2.1. Gemiye Devralma Giderleriyle Belgeleme Giderlerini Ödeme Borcu.....	106
4.3.2.2. Başka Yerden Gönderilen Gemiye Muhafaza Borcu	106

4.3.2.3. Taşıma Giderlerini Ödeme Borcu	106
4.3.2.4. Zorunlu ve Faydalı Giderleri Ödeme Borcu	106
4.3.2.5. Satıcının Diğer Menfaatlerini Koruma Borcu.....	106
4.3.2.6. İfaya Hazırlık Fiillerine Katılma Borcu	107
4.3.2.7. Faiz Ödeme Borcu	107
4.3.3. Alıcının Temerrüdü	107
SONUÇ	109
KAYNAKÇA	112
EKLER	121
ÖZGEÇMİŞ	153



KISALTMALAR

Akt.	: Aktaran
Ayr. Ol.	: Ayrıntılı Olarak
AnkBD	: Ankara Barosu Dergisi
Art.	: Article (Madde)
B.	: Book (Kitap)
BağKütY	: Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BIMCO	: The Baltic and International Maritime Council
Bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
C.	: Cilt
c.	: Cümle
Çev.	: Çeviren
DCC	: Dutch Civil Code (Hollanda Medeni Kanunu)
DCMK	: Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
DİŞK	: Deniz İş Kanunu
dn.	: Dipnot
DWT	: Deadweight Ton ¹
E.	: Esas
e.t.	: Erişim Tarihi
ETK	: Eski Ticaret Kanunu
eTTK	: Eski Türk Ticaret Kanunu
EÜHFD	: Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
EWCH	: High Court of Justice of England and Wales
f.	: Fıkra
FoC	: Flags of Convenience
GSN	: Gemi Sicil Nizamnamesi
GRT	: Gros Tonilato
GÜHF	: Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi
HAD	: Hukuk Araştırmaları Dergisi

¹"Bir geminin yük ve diğer ağırlıklar (yakıt, yağ, kumanya vb.) dâhil, longton (1 longton = 1.016 kg) cinsinden taşıyabileceği en fazla ağırlık.", TUGSK, m. 2/l – g.

HD.	: Hukuk Dairesi
HMK	: Hukuku Muhakemeleri Kanunu
İK	: İcra ve İflas Kanunu
İMEAK DTO	: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası
K.	: Karar
KHK	: Kanun Hükmünde Kararname
K.T.	: Kabul Tarihi
LMAA	: The London Maritime Arbitrators Association (Londra Deniz Tahkim Hakemleri Birliği)
Ltd.	: Limited
m.	: Madde
md.	: Madde
MGS	: Milli Gemi Sicili
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk
MSA	: Merchant Ship Act (Ticari Gemi Kanunu)
MTA	: Maden Tetkik Arama
MÜHF	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi
No	: Numara
RG	: Resmi Gazete
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
SBE	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
T.	: Tarih
TBB	: Türkiye Barolar Birliği
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TDK	: Türk Dil Kurumu
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TK	: Ticaret Kanunu
TKHK	: Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
TUGS	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSK	: Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu
TUGSY	: Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği

UDH	: Uluslararası Denizcilik ve Haberleşme
UDnzHB.	: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
USD	: United States Dolar
YKY	: Yapı Kredi Yayınları
Y.T.	: Yayın Tarihi
YTK.	: Yeni Ticaret Kanunu
v.	: Versus (Karşı)
vb.	: Ve Benzeri
vd.	: Ve Devamı



EKLER LİSTESİ

	Sayfa
EK 1: Etik Kurulu Onay Belgesi.....	121
EK 2: Türk Ulaşlararası Gemi Sicili	123
EK 3: Tugs’ne Tescil Edilecek Gemilerin	125
EK 4: ANNEX-4	126
EK 5: Türk Uluslararası Geçici Gemi Sicili	129
EK 6: ANNEX-6	130
EK 7: Konsolosluklara İbraz Edeceği Bilgi Ve Belgeler.....	131
EK 8: Türk Uluslararası Gemi Sicili Bayrak Şahadetnamesi	132
EK 9: Gemi Ve Liman Harçları Tarifesi.....	133
EK 10: Saleform 2012.....	136
EK 11: Memorandum Of Agreement.....	145
EK 12: Norwegian Sales Form	148

GİRİŞ

İnsanın deniz ile uğraşı binlerce yıl öncesine dayanmaktadır. Bu bağlamda denizden faydalanmayı öğrenen insanoğlu, denizi, avlanmak, ticaret, insan ve eşya taşımak hatta savaşmak gibi çeşitli uğraşlarda kullanmıştır. İşte tüm bu uğraşları gemi adını verdikleri, araçlar sayesinde gerçekleştirme kudretine erişmişlerdir.

Bu çalışmamızın amacı, insanoğlunun deniz uğraşlarını gerçekleştirmesi ve geliştirmesinde temel rol oynayan gemilerin konusunu oluşturduğu gemi satış sözleşmesinin kurulması ve tarafların bu sözleşme kapsamındaki borçlarının incelenmesidir.

Dünya ve Türkiye ticaretinin büyük çoğunluğu gemiler aracılığı ile gerçekleşmektedir. Bu kapsamda gemiler, eşya taşımacılığı, yolcu taşımacılığı, petrol ve yer altı zenginliklerinin aranması, balıkçılık, turizm ve daha birçok sektörde önemli bir yere sahiptir. Gemilerin dünya ve Türkiye ticaretinde bu derece büyük bir öneme sahip olmaları, gemi satış işlemlerini de önemli kılmaktadır.

Dünya ve Türkiye ekonomisinde büyük bir öneme sahip olan gemilerin hukuki niteliği, konu edinildiği satış sözleşmelerinin kurulması ve tarafların edimleri çeşitli uyumsuzluklara yol açabilmektedir. Bu kapsamda neyin gemi olarak nitelendirileceği, gemi satış işlemlerinin nerde gerçekleştirileceği, gemi satış sözleşmesinin nasıl kurulacağı, gemi satış sözleşmesinde yarar ve hasarın ne zaman geçeceği, gemi satış sözleşmesinin yabancılık unsuru içermesi halinde sözleşmeye uygulanacak hukukun ne olacağı, gemi satış sözleşmesi kapsamında tarafların borçlarının ne olduğu ve başkaca sorular gündeme gelebilir. Tüm bu sorulara Türk Hukuku'nu esas almakla birlikte, diğer hukuk sistemlerini ve uluslararası uygulamaları da göz önünde bulundurarak cevap vermeye çalıştık.

Yukarıdaki sorular kapsamında, Türk ve yabancı kaynaklar ile yargı kararlarını göz önünde bulundurarak, çalışmamızın ilk bölümünde gemi tanımına, gemi kimliğinin belirlenmesi ve gemiye ilişkin kısımlara yer verdik. İkinci bölümde, ileride Türk Hukuk Sistemi bağlamında anlatılacak olan gemi satış sözleşmelerinin anlaşılabilmesi için sicil sistemi, Türk gemi sicilleri ve sicilde yapılacak işlemler açıklanmaktadır. Bu bağlamda, gemi satış sözleşmesinin bir şekil şartına tabi olup olmayacağı hususunda sözleşme konusu geminin hangi sicile kayıtlı olduğu önem arz etmektedir. Üçüncü bölümde ise özellikle Türk Hukuk Sistemi ekseninde gemi satış sözleşmesinin kurulması, hasar ve

yararın geçmesi ve gemi satış sözleşmesinin yabancılık unsuru içermesi hali anlatılmaktadır. Dördüncü bölümde ise satıcı ve alıcının borçları açıklanmaktadır.



BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ

1.1. Genel Olarak

Gemi, deniz ticaret hukukunun en temel kavramlarından biri olup çeşitli ülkelerin kanunlarında tanımlanmıştır. Her ülkenin kendi ulusal kanununda direkt olarak veya yargı içtihatları ve doktrinde yer verdiği bu husus, ülkeden ülkeye farklılık gösterebildiği gibi geminin ne olduğu veya nelerin gemi sayılabileceği sorusu çeşitli ülkelerin ulusal yargısında² ve öğretilerinde tartışma konusu olması sebebiyle de bir bütünlük arz etmekten uzaktır. Örneğin; gemi kavramı Hollanda Ticaret Kanunda “*Adı ve türü ne olursa olsun bütün deniz taşıtları gemidir.*” (DCK Art. 8:1) şeklinde tanımlanırken, İngiliz Deniz Ticaret Kanunu’nda “*Denizde kürekten başka aletle sefer yapan her tekne gemidir.*” şeklinde tanımlanmıştır³.

Türk Hukuk Sistemi’nde gemi kavramına baktığımızda, gemi tanımının Türk Hukuk Mevzuatına ilk kez girişi 1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu⁴ ile olmuştur. Bu kanunun 816. maddesinin birinci fıkrasında yer alan tanıma göre;

²“Amerikan Yüksek Mahkemesi 15 Ocak 2013’te verdiği bir kararında yüzen bir evin gemi olup olmadığını tartışmış ve olmadığına kanaat getirmekle birlikte bu bağlamda mahkeme neyin gemi olduğuna ilişkin yeni bir sınırlandırma getirerek, “gemi, makul bir gözlemciye göre fiziksel özelliklerine ve faaliyetlerine bakıldığında insanları veya şeyleri su üstünde taşıyabilmek için pratik bir şekilde tasarlanmalıdır.” demiştir.”, Lozman v. City of Riviera Beach, Florida, Jan 15 2013, the U.S. Supreme Court, <http://cwfirm.com/2013/04/10/u-s-supreme-court-refines-definition-of-vessel-and-creates-more-questions-than-answers/>, e.t. 06.01.2019; “... Dava konusu motorun Şile limanının kayıtlı 29,92 gayrisafi ve 17,68 rüsum tonilatosa, 30 beygir kudretinde makinesi bulunan bir tekne olduğu tespit edilmesine göre [e]TK’nın 816. Maddesi uyarınca gemi sayılması gerekir...” Yargıtay HGK, 07.12.1966, E. T/818 – K. 311, **AnkBD**, S. 1, 1968, s.96; “İngiltere de görülen bir davada bir jet ski’nin neden olduğu yaralanma vakasına ilişkin davada Ticari Gemi Kanunu (MSA) kapsamında jet ski’nin gemi olup olmadığı tartışılmış ve gemi olmadığına karar verilmiştir.” R v Goodwin, 2006,

<http://ssl.law.uq.edu.au/journals/index.php/maritimejournal/article/viewFile/22/43>, e.t. 06.01.2019; “Yine bir davada Amerikan Yüksek Mahkemesi bir su dubasının gemi olup olmadığını tartışmıştır.”, Donald W. Peters, “What Is A Wessel In Admiralty Law”, **Cleveland State Law Review**, 1957, C.197, S.6, <https://engagedscholarship.csuohio.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com.tr/&httpsredir=1&article=3643&context=clevstlrev>, e.t.: 26.11.2018.

³Akt. Tahir Çağa ve Rayegan Kender, **Deniz Ticaret Hukuku I**, 15. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 45 – 46; Gotthard Mark Gauci, “Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?”, **Journal of Maritime Law & Commerce**, S. 47, C. 4, 2016, s. 482, <https://core.ac.uk/download/pdf/82971023.pdf>, e.t. 22/03/2019; DCK, B. 8, Title (Başlık) 8.1, Art. 8:1, “Definition of “Ship” and “Ship Ancillaries””, <http://www.dutchcivilaw.com/civilcodebook088.htm>, e.t. 22/03/2019.

⁴RG K.T.: 29/6/1956, Y.T.: 9/7/1956, S. 9353.

“Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne” Gemi” sayılır.”

Günümüz Türk Hukuk Sistemi’nde ise gemi tanımı çeşitli düzenlemelerde⁵ farklı şekillerde yer almakta veya nelerin gemi olduğu hususuna değinilmektedir⁶. Bu bağlamda gemi tanımının verildiği veya nelerin gemi sayıldığına belirtildiği başlıca kanuni düzenlemeler şunlardır;

1- Türk Ticaret Kanunu⁷ m.931/1;

“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.”

2- Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun⁸ (DCMK) m.1/1;

“Adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç”

3- Su Ürünleri Kanunu⁹ m.2/1’de gemi olarak kabul edilen araçlar;

“Tonajı ve adı ne olursa olsun, denizlerde ve iç sularda su ürünleri araştırmasında, istihsalinde, naklinde, işlenmesinde kullanılan kayık, sandal

⁵TTK; DCMK; DİŞK; Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun; Su Ürünleri Kanunu; Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hakkında Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Turizmi Teşvik Kanunu; Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkında Tüzük; Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük; Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü; Türk Boğazlarında Deniz Trafik Tüzüğü; Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü; Gemilerde Yolcuların Sıhhi Emniyeti Hakkında Nizamname; Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği; Çevre Kanununa Göre Verilecek İdari Para Cezalarında İhlalin Tespiti ve Ceza Verilmesi ile Tahsili Hakkında Yönetmelik; Deniz Kazalarının İncelenmesine Yönelik Yönetmelik; Gemi Acenteleri Hakkında Yönetmelik; Gemi ve Deniz Araçlarının İnşa, Tadilat, Bakım, Onarım ve Söküm İşlemlerinde Gazdan Arındırma Yönetmeliği; Gemi ve Su Araçlarının İnşası, Tadilatı, Bakım Onarımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik; Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği; Gemiadamları Yönetmeliği; Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği; Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik; Gemilerin Teknik Yönetmeliği; İç Su Araçları Yönetmeliği; Tersane, Tekne İmal ve Çekme Yerleri Yönetmeliği; Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik; Gemi Sağlık Resmi Kanunu Uygulama Yönetmeliği; Gemi Söküm Yönetmeliği; Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği; Petrol Tankerlerinin Çift Cidar veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik; Gemi Teçhizatı Yönetmeliği; Yolcu Gemilerinin Emniyetine ve Gemilerdeki Yolcuların Kayıt Altına Alınmasına İlişkin Yönetmelik.

⁶Ayr. Ol. Bkz. Cüneyt Süzel, “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, 1. Baskı, Cilt 2, İstanbul, 2010, On İki Levha Yayıncılık, s.1615 vd.

⁷RG K.T.: 13/1/2011, Y.T.: 14/2/2011, S. 27846.

⁸RG K.T.: 10/06/1946, Y.T.: 14/06/1946, S. 6333.

⁹RG K.T.: 22/03/1971, Y.T.: 04/04/1971, S. 13799.

yelkenli, şat, sal, mavna gibi vasıtalarla buharlı veya motorlu bilumum yüzer vasıtalar”

4- Deniz İş Kanunu¹⁰ m.1/3’de gemi olarak sayılan araçlar;

“sandal, mavna, şat, salapurya gibi”

5- Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkında Kanun¹¹ m.1/1’de yüzer havuzlar şu ifade ile gemi sayılmıştır;

“Yurt dışında inşa suretiyle veya hazır olarak satın alınan gemilerle, yurt içinde inşa, tadil veya onarılan gemilerde (yüzer havuzlar dâhil)...”

6- Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun¹² m.2/1’de gemi sayılan vasıtalar;

“Ticari amaçla kullanılan her türlü yük, yolcu ve açık deniz balıkçı gemileri”

1.2. Geminin Tanımı

Yukarıda¹³ belirttiğimiz üzere Türk Hukuk Mevzuatında birden fazla yerde gemi tanımlaması bulunmakla beraber bu çalışma kapsamında TTK’da yapılan tanımlama esas alınmaktadır. Buna göre (TTK m.931/I);

“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.”

Bu tanım kapsamında bir cismin gemi sayılabilmesi için şu özelliklere sahip olması gerekir;

1.2.1. Suda Hareket Yeteneğine Sahip Olması

TTK’da yapılan gemi tanımlaması doğrultusunda bir cismin gemi sayılabilmesinin ilk şartı olarak suda hareket yeteneğine sahip olması aranmıştır. Bu şart kapsamında geminin suyun altında mı yoksa üstünde mi hareket ettiğinin ise bir önemi yoktur¹⁴. Ayrıca suda hareket yeteneği ifadesi 931. maddenin devam hükmü olan “...

¹⁰RG K.T.: 20/04/1967, Y.T.: 29/04/1967, S. 12586.

¹¹RG K.T.: 14/01/1982, Y.T.: 21/01/1982, S. 17581.

¹²RG K.T.: 16/12/1999, Y.T.: 21/12/1999, S. 23913.

¹³Yukarıda bkz. s. 4 – 5.

¹⁴Çağa ve Kender, s.46; Aydoğan Özman, **Deniz Hukuku I**, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s. 175; Kerim Atamer, **Deniz Ticaret Hukuku**, C.1, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s. 666; Duygu Damar, “Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz

kendiliğinden hareket imkanı olmasa da ...” ifadesi ile değerlendirildiğinde, söz konusu cisim, kendi imkanları ile olmasa da hareket etme imkanına sahipse gemi olarak nitelendirilmesi açısından ilk şartı sağlamış olacaktır. Hemen belirtelim ki “... kendiliğinden hareket imkanı olmasa da ...” ifadesi eTTK’da bulunan bir ifade değildi.

TTK kapsamında yapılan gemi tanımlamasında bir cismin gemi sayılabilmesi için eTTK’dan farklı olarak deniz yerine suda hareket yeteneğine sahip olması şartı aranmıştır. Bu konuyla ilgili olarak kanunun gemi tanımına ilişkin (TTK m. 931) gerekçesinde, denizde hareket yerine suda hareket kavramına öncelik verilmesinin sebebi, iç sularda yapılan taşımacılığa kara taşımacılığı yerine deniz taşımacılığına ilişkin hükümlerin uygulanmasına duyulan ihtiyaç olarak gösterilmiştir. Ancak bu husus doktrinde birçok yönüyle eleştirilmiştir¹⁵.

Su teriminin kullanılmasına yönelik eleştirilerin konusunu, iç sular (göl, nehir, kanal gibi) ve denizin kavramsal yönden farklılıklar içermesi, su kavramı ile kanun başlığının çelişmesi, seyrüsefer ifadesi ile suda hareket ifadesinin anlamsal boyutta örtüşmemesi, önceki kanun döneminde iç su gemileri ve deniz gemileri ayrımı üzerine ifade edilen görüşler ve geçmişten gelen bazı kavramların literatürde yer edinmiş olması, oluşturmaktadır¹⁶.

Araçları ve Çatma”, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, 1. Baskı, Cilt 1, İstanbul, 2010, On İki Levha Yayıncılık, , s.757 – 762.

¹⁵Ayr. Ol. Bkz. Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku – I**, 4. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2017, s. 17 – 20; Atamer, s. 664- 666; İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku I – II**, Birleşik Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2018, s.16, dn. 88, 90; Bülent Sözer, Gemi Nedir? Deniz Ticaret Hukukunda “Gemi” Kavramının Tanımı İçin Ortak Payda Olarak Kullanılabilecek Unsurlar Olabilir mi?, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 13, S. 1, 2017, s. 254 – 255.

¹⁶ “ETK. md. 816/I, doğru ve isabetli olarak, bir cismin gemi olarak nitelendirilebilmesi için, onun denizde hareket etmek yeteneğine sahip olmasını aramakta idi. Çünkü, ana konu Deniz Ticaret Hukuku’dur ve bu hukuk disiplininin iştigal alanı, denizdir. Yabancı dillerde de bu ayrım vardır. İngilizce’de water ve sea; Fransızca’da eau ve mer; Almanca’da wasser ve see gibi, Türkçe’de de su ve deniz, ciddi kavramsal ayırım ifade eder. Bu sebeple, yabancı hukuk terminolojisinde, Türk hukuk terminolojisinde olduğu gibi, deniz hukuku/deniz ticareti hukuku başlıkları altında incelenen konular ile su hukuku ve hatta inceleme konusuna açıklık getirmek amacı ile, iç sularda taşıma hukuku başlığı altında incelenen konuların birbirinden ayrılmasına itina gösterilmiştir.

...
Buna karşın, YTK., gereksiz ve anlamsız bir şekilde, deniz ve iç su ayrımını ortadan kaldırmıştır, artık -TK. md. 931 (1) hükmünün diğer şartları da mevcut ise – gemi olarak nitelendirilen bir cismin, iç sularda kullanılmak üzere yapılmış olması ve/veya iç sularda kullanıma tahsis edilmesi ile, denizde kullanılacak şekilde yapılmış olması ve/veya denizde kullanıma tahsis edilmesi herhangi bir fark yaratmayacaktır...

Deniz unsurunun yerine, su unsurunun konulması, bir de YTK. nun “Beşinci Kitap” ının başlığı ile çelişmektedir. Su unsuru esas alınacak idi ise, başlık da “Su Ticareti” olarak değiştirilmeli idi!

...

1.2.2. Yüzme Özelliğinin Bulunması

TTK, gemi tanımını yaparken ikinci şart olarak yüzme özelliğinin bulunması ifadesini kullanmıştır. Yine belirtmek gerekir ki eTTK'da böyle bir ifade bulunmamaktaydı.

Bu ifadenin kullanılmasının, suda hareket yeteneğine sahip olma ya da suda hareketi gerektiren bir amaca tahsis edilme gibi ibareler mevcut iken gereksiz olduğu ifade edilmektedir¹⁷. Zira yüzmek deyince ne anlamamız gerekir? Eğer yüzme ifadesini suyun üstünde durmak olarak algılasak, denizaltında hareket eden araçları gemi olarak nitelendirmemiz gerekir. Ya da yüzmek bildiğimiz anlamıyla suda mesafe kat etmek manasında ise suda hareket etme ifadesi varken kanun gereksiz bir tekrara düşmüştür¹⁸.

1.2.3. Suda Hareketi Gerektiren Bir Amaca Tahsis Edilmesi

Bir aracın gemi niteliği kazanmasında önemli olan ve bazı cisimler açısından tartışmalara sebebiyet veren bir diğer husus da “suda hareketi gerektiren bir amaca tahsis edilme” özelliğidir. Bu bağlamda lokanta şeklinde kullanılan teknelerin, hovercraft'ların, deniz uçaklarının, nakliye için yapılan denizdeki limanların ve petrol platformu gibi icat edilmiş birçok aracın bu unsur yönünden gemi olup olmadığı tartışılmıştır¹⁹.

Suda hareket yeteneği dendiği zaman, bu şartı suda seyrüsefer yapabilmek olarak anlamak gerekir. Seyrüsefer (navigation), su üzerinde durabilmek anlamına gelmediği gibi, suda hareket etmek ile de eş anlamlı değildir; seyrüsefer, insanları ve/veya malları (yükleri) denizyolu ile bir yerden başka bir yere, belli bir plan ve düzen içinde taşımak demektir.” Sözer, s.18 – 19; Kaner, s.16, dn. 88, 90; Çağa ve Kender, s. 50 – 51; Mertol Can, **Deniz Ticareti Hukuku**, C.1, 2. Baskı, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2003, s.17 – 18; Atamer s. 664 – 666.

¹⁷“TTK [1956] m. 816 f.1’de açıkça belirtilmeyen bu şartın TTK [2011] m. 931 f.1’e hangi gerekçeyle eklendiği, gerekçede açıklanmamıştır. TTK KOMİSYONU’nda yürütülen görüşmeler sırasında, 816’ncı maddenin kaynağı niteliğindeki Alman mahkeme kararında geçen schwimmfähig sıfatının tanıma eklenmesi amacıyla “yüzme özelliği bulunan” ibaresinin kabul edildiği açıklanmıştır. Oysa tanımın başında geçen “suda hareket etme” şartı, “yüzme özelliği”ni de içine aldığından, Türkçe dil kuralları açısından bu ekleme gereksizdir. Nitekim “suda hareket edebildiği halde “yüzme özelliği bulunmayan” bir araç düşünmek pek mümkün gözükmemektedir.” Atamer, s.667; “Kanaatımızca, bu şart zaten suda hareket edebilmek yeteneği şartının yanında gereksiz kalmaktadır. Bir cisim suda hareket edebiliyor ise, o aynı zamanda yüzebilmektedir.” Sözer, s.20 – 21; Rayegan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler**, C.1, 14. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014, s.36.

¹⁸Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 20 – 21; Sözer, Gemi Nedir, s. 255.

¹⁹“... TTK, 816 ayrıca “teknenin tahsis olduğu amaca uygun olarak kullanılmasının denizde hareket olanağına bağlı olması” koşulunu getirmektedir.

Farz edilsin ki bir gemi, kıyıda sabit olarak restoran ya da otel olarak kullanılmaktadır. Boğaz’daki bazı tekneler ve Marmaris’teki yüzer otel adı verilen tesis bu cinstendir. Burada teknenin tahsis edildiği amaç seyrüsefer değildir. Başka bir anlatımla, teknenin tahsis edildiği amacın gerçekleştirilebilmesi teknenin denizdeki hareketini

Bir aracın gemi sayılabilmesi için suda hareketi gerektiren bir amaca tahsis edilmesinden anlaşılması gereken; geminin faaliyet göstereceği alanın doğası gereği suda hareketi içinde barındırması ve donatının iradi olarak gemiyi sabitlememesidir. Hemen belirtelim ki geminin suda hareket etmesini gerektiren iş sürekli bir hareketi değil ama dönemsel hareketleri bünyesinde barındırabilir ya da donatan sürekli olarak değil ama dönemsel olarak gemiyi sabitleyebilir. Bu bağlamda geminin amaçlandığı fiil özelinde dönemsel hareketsizliği TTK bağlamında söz konusu cismin gemi olarak nitelendirilmesine engel değildir²⁰.

gerektirmemektedir. O halde gerektiğinde pekala yüzebilirse de tahsis edildiği amaç "denizde hareket edebilmesi" sayesinde gerçekleşmediğinden böyle bir tekne gemi değildir...", Fahman Tekil, **Deniz Hukuku**, 4. Baskı, Tekil Müşavirlik ve Yayıncılık, İstanbul, 1993, s.14 – 15; "Yüzer doklara gelince: Türk hukuk doktrininde hâkim fikir yüzer dokların gemi olmadığı yolundadır. Halbuki, açıkta bulunan gemilerin tamir edilebilmesi amacına hizmet eden yüzen dokların da Türk Ticaret Kanundaki tarife nazaran gemi sayılması lazımdır, çünkü yüzer dokun tahsis edildiği gayenin gerçekleşmesi kısmen de olsa denizde hareket etmesine bağlıdır." Akt., Kaner, s.18; "Bu hükme göre, dubalar, şamandıralar, su üzerine kurulmuş körüler, doklar gemi olarak nitelendirilemezler. Petrol platformlarının da, denizde hareketi gerektiren bir amaç ile kullanıldığını söyleyemeyiz." Sözer, s.21; "Deniz uçaklarının gemi olup olmadığı tereddüt edilmekte ise de, bunların asıl faaliyet sahaları deniz değil havadır." Çağa ve Kender, s. 47; "IMO'nun (International Maritime Organization) sözleşmelerine bakıldığında, gemi kavramının farklı yerlerde farklı biçimlerde tanımlandığı görülmektedir. Bu konuda, Prof. Lowe tarafından uluslararası sözleşmelerden yola çıkılarak yapılan bir yorum mevcuttur. Lowe'e göre, 1992 tarihli "International Convention on Civil Liability For Oil Pollution Damage" (Petrol Kirliliğinden Doğan Zarardan Hukuki Sorumluluğa İlişkin Uluslararası Sözleşme'nin) 1. maddesi dikkate alındığında, sabit offshore petrol platformları gemi olarak değerlendirilemez. Zira anılan sözleşme maddesinde, bir yapının petrol özelinde gemi kategorisine sokulabilmesi için, petrolü kargo amaçlı taşıması ve denizlerde yolculuk yapabilecek kapasiteye sahip olmasının gerekli olduğu ifade edilmektedir. Bu yorumdan hareketle mobil petrol platformlarının gemi olarak kabul edilebilmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır.", İslam Safa Kaya, "Offshore Petrol Platformlarının Uluslararası Hukuktaki Yeri", **TBB Dergisi**, 2015, Ankara, s.346 – 350; Ayr. Ol. Bkz. Damar, s. 762 – 763; Atamer, s. 666; Bülent Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2011, s.98 – 102; Can, s. 17 – 19; Sami Okay, **Deniz Ticaret Hukuku**, C.1, 1. Baskı, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1962, s.78- 79; Haydar Arseven, **Deniz Ticareti Hukuku Dersleri**, 1. Baskı, Menteş Kitabevi, İstanbul, 1961, s.53; Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticaret Hukuku**, C.1, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1971, s. 83 – 84; Sözer, Gemi Nedir, s. 252 – 254.

²⁰"Bununla beraber ve aşağıda da değinileceği gibi; hareketi gerektirmeyen amaca tahsisin devamsızlık arz etmesi icab eder, TK. md. 816/I hükmünün kapsamına giren bir geminin, geçici olarak bulunduğu yerde sabit duracak bir işte/faaliyette kullanılmaya başlanması, onun gemi niteliğine etki yapmaz. Mesela, bir geminin yaz aylarında otel olarak kullanılması, belli dönemlerde eğitim hizmetlerine tahsis edilerek rıhtıma bağlanması, salgın hastalık sebebi ile, hastane olarak hizmet vermeye tahsis edilmesi vb. hallerde gemi yine gemidir; yeter ki, söz konusu tür veya benzeri işlere tahsis geçici süre için yapılmış olsun.", Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s.99; "Bir gemi, malikinin iradesi ve tercihi ile hareketi gerektirmeyen bir amaca tahsis edilecek olursa, gemi niteliğini yitirir. Bu tahsisin devamlı olması lazımdır; geçici bir süre için hareketi gerektirmeyen bir işte kullanılması durumunda, araç gemi niteliğini korur." Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku** – I, s.21 – 22.

1.2.4. Pek Küçük Olmaması

Kanunun gemi tanımlamasında yer verdiği bu husus, eTTK’da da yer alan ifadenin aynısıdır.

Bu ifadeyi kullanan kanun koyucu bir cismin gemi sayılabilmesi için belirli bir büyüklükte olmasını istemiş, ancak bu büyüklüğün sınırlarının belirtmemiştir. Bu kapsamda doktrinin üzerinde anlaştığı bir husus olarak, bir cismin gemi sayılabilmesi için cismin, teknik özelliklerinin ve boyutlarının olası deniz tehlikelerine karşı koyabilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla pek küçük olmama ifadesi her olayın özellikleri göz önüne alınarak uygulamaya göre değerlendirilecektir²¹.

1.2.5. Araç Olması

TTK’ya göre bir cismin gemi olarak nitelendirilebilmesi için eTTK’nın yaptığı tanımlamadan farklı olarak tekne değil bir araç olması gerekmektedir.

eTTK döneminde tercih edilen tekne ibaresi günlük dildeki anlamı ile “içi oyuk hacimli şey” olarak kullanılmaktaydı²². Bu ifade yüzer havuz, mavna, şat, sondaj platformu gibi cisimlerin gemi kapsamında değerlendirilmemesine sebep olmaktaydı²³. Bu bağlamda eTTK döneminde, kanun koyucu gemi dediğimiz cismin, gemi sayılabilmesi için dolaylı olarak belirli bir şekil ve nitelikte olmasını aramıştır. Ancak bu nitelendirme geliştirmekte olan deniz teknolojileri açısından kısır bir ifadedir. Kanun koyucu da bu durumun farkına varacak ki yeni düzenlemede tekne yerine araç ifadesini kullanmayı uygun görmüştür. Bu kapsamda daha önce gemi olarak nitelendirilmesi mümkün olmaya cisimlerin, gemi olarak nitelendirilebilme ihtimali ortaya çıkmıştır.

1.3. Geminin Hukuki Niteliği

Geminin hukuki niteliği TTK m. 936’da;

“Sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler bu Kanunun ve diğer kanunların uygulamasında taşınır eşyadandır.”

²¹Ayr. Ol. Bkz. Atamer, s. 662 – 664; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 22; Sözer, Gemi Nedir, s. 255.

²²Çağa ve Kender, s.46.

²³Atamer, s.661 – 662; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 22 – 24; Sözer, Gemi Nedir, s. 256 – 257.

ifadesi kullanılmak suretiyle net bir şekilde taşınır eşya²⁴ olarak belirtilmiştir.

Ancak geminin hukuki niteliği eTTK döneminde tartışmalı idi. Bu kapsamda geminin taşınır mal olduğunu iddia edenler, taşınmaz mal olduğunu iddia edenler ve kendine özgü bir mal olduğunu kabul edenlere ait görüşler mevcuttu²⁵.

Bu tartışmalara bir son vermek amacıyla kanun koyucu TTK'nın 5. kitabına ilişkin gerekçesinde “*Uygulamada, gemilerin hukuksal niteliği tereddütlere sebep olmaktadır. Bu tereddütlerin başlıca kaynağı, 2004 sayılı İcra ve İflas Kanununun 23 üncü maddesinin dördüncü fıkrasının geniş bir yorumu tabi tutulmasıdır.*” ifadesi ile belirttiği üzere, TTK m. 936'da gemilerin taşınır olduğunu ve m. 937'de bu durumun istisnalarını belirtmiştir²⁶. Hemen belirtelim ki gemiler hem fiziksel olarak hem de hukuki olarak taşınır maldır²⁷. Yalnızca gemiler bazı hukuki işlemlerde, ekonomik değerlerinin yüksek olması sebebiyle taşınmaz gibi işlem görmektedir²⁸.

Yukarıda belirttiğimiz TTK m. 937'de belirtilen istisna şudur;

“(1) Bu Kanunda, İcra ve İflas Kanununun taşınmazlara ilişkin hükümlerine tabi olacağı açıkça bildirilen gemiler hakkında 936 ncı madde hükmü uygulanmaz.

²⁴Taşınır eşyaya ilişkin bilgi için bkz. Rona Serozan, **Eşya Hukuku I**, 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014, s.252 vd.; M. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, 17. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014, s.10 – 11.

²⁵Akt. Çağa Kender, s. 54, dn. 11; Ayrıca eTTK döneminde geminin hukuki niteliğine ilişkin tartışmalar için bkz. Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s. 26 – 27; Kerim Atamer, **Deniz Ticaret Hukuku**, C.2, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 32 vd.; Mahzar Nedim Göknıl, **Deniz Ticaret Hukuku**, 3. Baskı, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1946, s. 31 – 34; Albert Wahl, Çev. Kazım Berker, **Deniz Ticaret Hukuku Nazari ve Ameli**, 1. Baskı, Adalet Bakanlığı Yayınları, 1948, s. 22 – 25; Okay, s. 98 – 103.

²⁶“2-İİK.nun 136.maddesi gereğince, “Taşınmaz malların satışına ilişkin hükümler, bayrağı dikkate alınmaksızın gemi siciline kayıtlı bütün gemiler hakkında da uygulanır. Bu hükümlerde geçen “tapu sicili” terimi gemi sicilini, “ipotek” terimi gemi ipoteklerini ve “irtifak hakkı” terimi sicile kayıtlı gemiler üzerindeki intifa hakkını ifade eder.” TTK.nun paraya çevirme başlıklı 1383. maddesi gereğince, “Bir sicile kayıtlı olan Türk ve yabancı bayraklı gemiler, İcra ve İflas Kanununun taşınmazların satışına ilişkin hükümlerine göre, bir sicile kayıtlı olmayan Türk ve yabancı bayraklı gemiler ise, aynı Kanunun taşınırın satışına ilişkin hükümleri uyarınca paraya çevrilirler.” Somut olayda İpoteğin paraya çevrilmesi suretiyle takibe konu edilen geminin, Panama gemi siciline kayıtlı olduğu ve şikayetçinin de maliki olduğu iddia edilmektedir. Yukarıda ki yasa maddeleri uyarınca bir sicile kayıtlı gemi hakkında taşınmazların satışına ilişkin hükümler uygulanır ve de Gemi Siciline kayıtlı gemiler için gemi sicilindeki kayıt tapu sicilindeki kayıt gibi işleme tabi olur, gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişilerin İİK.nun 134. maddesinde belirlenen tapuda ki ilgili sıfatına haiz olup ihalenin feshi isteminde ilgili sayılırlar. Bir başka anlatımla, sicile kayıtlı gemisinin satılması için işlemler yapılan gemi maliki üçüncü kişinin bu konuda yasal yola başvurmada hukuki yararı vardır. Mahkemece satışa konu edilen geminin bir sicile kayıtlı olup olmadığı, şikayetçinin malik sıfatına sahip olmadığı araştırılarak oluşacak sonra göre bir karar verilmesi gerekirken eksik inceleme ile ihalenin feshi isteminin aktif husumet yokluğu nedeniyle reddine karar verilmesi isabetsizdir.” Yargıtay 12. HD, E. 2013/32995, K. 2013/40653, T. 19.12.2013, khyk.kazancihukuk.com, e.t. 16.04.2019.

²⁷Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s.14; Atamer, Deniz Ticaret Hukuku, C.2, s. 34 – 35.

²⁸Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 15.

(2) *Türk Medenî Kanununun 429 uncu maddesinin birinci fıkrasının (2) numaralı bendi ile 444 üncü, 523 üncü ve 635 inci maddelerinin uygulanmasında, “taşınmaz” terimine yapı hâlinde veya tamamlanmış olan bütün gemiler ve “tapu sicili” terimine “gemi sicilleri” de dâhildir.”*

Gemilere ilişkin bu istisnai durum özelinde, kanun koyucu bir çelişki oluşmaması adına Türk Ticaret Kanunu’nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun²⁹,un 41. maddesi uyarınca değiştirilen İcra İflas Kanunu³⁰,nun 23. maddesi hükmü kapsamında *“Açıkça öngörülen istisnalar dışında, bayrağına ve bir sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler hakkında bu Kanunun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır. Bu Kanun uyarınca gemi siciline verilecek şerhler, Türk Ticaret Kanunu’nun 977 nci maddesi hükmüne tâbidir.”* ifadesini kullanmıştır.

1.4. Geminin Unsurları

Gemi olarak adlandırdığımız cisim birçok değişik parçanın bir araya gelmesiyle oluşmuş bileşik bir eşyadır (mürekkep cisim).³¹ Çünkü gemi dediğimiz komplike yapının bileşik nitelikte olması bulunduğu ortamın özel ve zorlayıcı koşullarının beraberinde getirdiği bir zorunluluktur.

Bu kapsamda fiziki ve hukuki nitelemelere uygun düşecek şekilde gemi dediğimiz yapının unsurlarını dört temel kategoride toplamak mümkündür. Bunlar; geminin asli unsurları, bütünleyici parçaları, eklentiler ve tüketim malzemeleridir.³²

1.4.1. Geminin Asli Unsurları

Geminin asli unsurunu oluşturan kısımlar her geminin, gemi sayılabilmesi için bünyesinde bulundurması gereken zorunlu unsurlar olarak algılamak gerekir³³. Bunlar; geminin ana gövdesini oluşturan omurga, dış kaplamalar, bölmeler, kemerler, cıvata ve somun gibi parçalardır. Hemen belirtelim ki bir geminin asli unsuru olarak kabul edilen

²⁹RG K.T.: 14/01/2011, Y.T.: 14/02/2011, S. 27846.

³⁰RG K.T.: 09/06/1932, Y.T.: 19/06/1932, S. 2128.

³¹Çağa ve Kender, s.48; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s.36; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.28; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.2, s.35; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s.28; Bülent Sözer, **Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010, s.2; Can, s.20; Lale Sirmen, **Eşya Hukuku**, 3. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015, s.22.

³²Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.28; Sözer, Geminin Mütemmim Cüzü, s.62 – 62; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s.28 – 46.

³³Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.28 – 29.

bir parça, başka bir gemi açısından bütünleyici parça olarak nitelendirilebilir³⁴. Bu durum gelişen teknoloji ve buna uygun yapılan düzenlemelerin getirdiği doğal bir hâldir.

1.4.2. Geminin Bütünleyici Parçaları (*Mütemmim Cüz*)

Geminin bütünleyici parçası dediğimiz kavramın eşya hukukundaki bütünleyici parça kavramından teorik olarak herhangi bir farkı bulunmamaktadır. Bu durumda deniz hukuku açısından geminin bütünleyici parçası kavramı, TMK³⁵ m. 684/II kapsamında olduğu şekliyle şöyledir;

“Bütünleyici parça, yerel adetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır.”

Bu ifadeye göre bir cismin bütünleyici parça sayılabilmesi için, bütünleyici parçanın asıl eşyadan ayrılmasıyla birlikte bileşik eşyanın madden ve ekonomik açıdan kendisinden beklenen fonksiyonu yerine getirememesi gerekir³⁶.

Bütünleyici parça kavramı için teorik anlamda karadaki eşyalarla, gemiler arasında bir fark bulunmasa da gemilere yönelik olarak neyin bütünleyici parça olduğu sorusunun cevabı karadaki eşyalara nispeten biraz daha karışıktır. Çünkü denizin kendine has yapısı dolayısıyla ve denizde görülen farklı işlere uygun olarak pek çok çeşit gemi yapılmaktadır. Bu açıdan baktığımızda taşımacılıkta kullanılan bir geminin yükleme boşaltma işleminde kullandığı vinç o gemi için bütünleyici parça niteliği taşır mı? Ya da daha basite indirgersek geminin hareket aksamaları yani motor, pervane gibi unsurları geminin asli unsurları mıdır? Yoksa bütünleyici parçaları mı?

Denizde yapılabilecek işlerin çeşitlilik göstermesi ve bu kapsamda gelişen teknolojik, ekonomik ve işlevsel ihtiyaçlar göz önünde bulundurularak ihtiyaca uygun çeşitli gemilerin yapılması, gemiye ilişkin bir unsurun geminin asli unsuru mu yoksa bütünleyici parçası mı olduğunun saptanması için her somut olay için kendi içinde değerlendirilme yapılmalıdır.

³⁴Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s.29.

³⁵RG K.T.: 22/11/2001, Y.T.: 08/12/2001, S. 24607.

³⁶Jale Akipek, Turgut Akıntürk ve Derya Ateş, **Eşya Hukuku**, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2018, s.49; Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 285; Sirmen, s.246 – 249; Serozan, s.221 – 223; Kalpsüz, Deniz Ticaret Hukuku, s. 91 – 92; Tuba Akçura Karaman, **Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği)**, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 296 – 297.

Yukarıda yapılan bütünleyici parça tanımından ve TTK'daki gemi tanımlamasından hareketle, buharlı ve motorlu gemilerde, geminin hareket etmesini sağlayan ana makine ve yardımcı makine, tribünler, şaftlar, su tahliye sistemleri, dümen tertibatı ve yelkenli gemilerde direkler bütünleyici parça olarak kabul edilebilir³⁷. Yine bu bağlamda geminin seyrüseferi için veya tahsis edildiği amaç için gerekli olan parçalar somut olay kapsamında bütünleyici parça olarak değerlendirilebilir.

1.4.3. Geminin Eklentileri (*Teferruatı*)

Gemi eklentisi kavramının da bütünleyici parçada olduğu gibi, eşya hukuku kapsamındaki eklenti kavramından bir farkı yoktur. Bu kapsamda eklenti dediğimiz kavram TMK m. 686/II'ye göre;

“Eklenti, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülünen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır maldır.”

Kanun metninden de anlaşılacağı gibi eklenti dediğimiz eşya, asıl eşyaya işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması amacıyla birleştirme, takma veya başka bir

³⁷Okay, s. 94 – 96; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 92 – 93; Sözer, Geminin Mütemmim Cüzü, s. 65; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s. 35; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.2, s. 41; “...Somut olayda Cide Gemi Tersanesinde yapımına başlanan ve farklı tersanelerde yapımı devam eden ve Zonguldak Gemi Sicil Müdürlüğü'nde 6762 sayılı TTK'nun 858 ve 941. maddelerine göre kayıtlı maliki B.. Gemi İnşa A.Ş. olan Beşiktaş BN-VIII isimli kimyasal madde taşıyan tanker gemisi üzerinde şikayetçi lehine 15.000 Euro bedelle ipotek sözleşmesi gereği ipotek tesis edildiği görülmektedir. İpotek lehtarı G.. S.. Yapı ipoteki kapsamında mütemmim cüzler olan menkullere borçlu C.. Gemi ve Yat San. ve Tic. A.Ş.'nin borçları nedeniyle konulan hacizlerin kaldırılmasını istemiş, Mahkemece bilirkişi raporu doğrultusunda ana makine ve şanzımanın mütemmim cüz olduğu bu gemi dışında başka bir alanda kullanılma ihtimali söz konusu olmayacağı belirlendiğinden haczin kaldırılmasına jeneratör, taşıma kreynleri (vinç sistemleri) vs. diğer menkulların ise standart üretimle temin edilen sistemler olup benzer başka bir gemiye monte edilebileceği nedeni ile haczedilmezlik şikayeti reddine karar verilmiştir. Bilirkişi tarafından yapılan bu değerlendirme ipoteki kapsamında belirleyen yasal düzenlemeler karşısında kabul edilebilir bir kıstas değildir. Kaldı ki; aynı Mahkeme'nin 2009/11 sayılı dosyasına sunulan bilirkişi İ.. Y.. V..'in 20.07.2009 tarihli raporunda Aybot Tersanesinde tespit edilen 4 adet jeneratörün (08) (NB-VIII) nolu gemiye ait olduğu belirlenmiş, aynı bilirkişinin 28.09.2009 tarihli “ ek raporunun Cide Gemi Tersanesinde yapılan inceleme ile ilgili kısmının (B) bölümünde ise Gurdesan Marka “kreyn”lerin (08) (NB-VIII) nolu gemiye ait olduğu bilgisine, genel olarak da bulunan menkullerin gemiye takılacağı açıklamalarına yer verilmiştir...”, T.C. Yargıtay 8. HD., E. 2013/20597, K. 2014/11514, T. 05/06/2014, <http://www.hukukmedeniyeti.org/karar/21046/gemi-ipotegi-mutemmim-cuz-butunleyici-parca-mulkiy/>, e.t. 24/01/2019.

cisimli bağlanan ve asıl eşyadan ayrı olarak da ekonomik ve işlevsel bir niteliği olan taşınır eşyadır³⁸.

Hemen şunu belirtelim ki bir şeyin eklenti olarak kabul edilebilmesi için kolay takılıp çıkarılabilen bir taşınır eşya olmasının yanında söz konusu eklentinin asıl eşyaya sürekli olarak özgülenebilen bir eşya da olması gerekir. Bu kapsamda bir şeyin kiralanması, satılması yahut korunması için koyulan bir eşya eklenti olarak değerlendirilemez. Yani asıl eşya ile eklenti arasında bir süreklilik ilişkisinin bulunması lazım gelir. Bununla birlikte bu süreklilik, eklentinin, asıl eşyadan geçici bir süreyle ayrılmasıyla sekteye uğramaz³⁹. Nitekim kanun koyucu da bu durumu TMK m.683/III’de’ *“Eklenti, asıl şeyden geçici olarak ayrılmakla bu niteliğini kaybetmez.”* şeklinde ifade etmiştir.

Peki neler geminin eklentisi olarak kabul edilmelidir? Asıl eşya ve bütünleyici eşya dışında tüketilmesi mümkün olmayan tüm eşyalar, yerel adetler ve taraf iradesinin bir sonucu olarak geminin eklentisi olarak kabul edilebilir. Bu kapsamda gemi jurnali, can simitleri, gemi eczanesi, filikalar, kamaralardaki dolap yatak gibi menkul eşyalar, seyir odasındaki hartalar vb. eklenti olan eşyalardır⁴⁰. Ayrıca daha önceki dönemlerde filikaların geminin eklentisi olup olmadığı bir tartışma konusu olmuş olacak ki kanun koyucu eTTK döneminde m.869/III’de *“Filikalar da geminin teferruatındandır. Şüphe halinde, gemi demirbaş defterinde yazılı şeyler teferruattan sayılır.”* ifadesi ile hem filikaların kesin bir şekilde geminin eklentisi olduğunu belirtmiş hem de olası bir tartışma halinde gemi demirbaş defterine yazılan eşyaların da eklenti olacağını bir karine olarak kabul etmiştir. Ancak bu kısım yeni TTK kapsamına alınmamıştır.

1.4.4. Geminin Tüketim Unsurları

Sürekli olarak bulunduğu suyun, havanın ve yaptığı işin etkilerine maruz kalması ve genellikle uzun mesafeler kat etmesi sebebiyle gemi dediğimiz eşyanın birtakım malzemeleri düzenli olarak kullanılma ihtiyacı ortaya çıkmaktadır. Bu malzemeler çoğunlukla kullanılmakla hızlı bir şekilde tükenen eşyalar⁴¹ olmakla beraber ağır sefer şartları için yedekte bulundurulmuş eşyalar da olabilir. Tüketime tabi olan eşyaları yakıt,

³⁸Ayr. Ol. Bkz. Serozan, s.226 – 232; Oğuzman, Seliçi, Oktay – Özdemir, s.294 – 296; Akipek, Akıntürk ve Ateş, s.72 – 77; Sirmen, s. 255 – 257.

³⁹Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s.296; Serozan, s. 227;

⁴⁰Can, s.21 -23; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.2, s. 41 – 44; Çağa ve Kender, s.48; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 95.

⁴¹Ayr. Ol. Bkz. Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s.13 -14; Sirmen, s. 13 – 14.

gıda malzemeleri, ilaçlar, makine yağı, cıvata, vida, somun, keçe, motor kayışı, elektrik teli şeklinde geminin yaptığı işe ve ihtiyacına göre pek çok şekilde örneklendirebiliriz⁴².

1.5. Geminin Kimliği (*Hüviyeti*)

Ticaret Kanunu'nun gemiye ilişkin ikinci bölümü gemilerin kimliğini düzenler. Bu bölüm kapsamında kanun koyucu bir geminin bir başka gemiden ayırt edilebilmesi adına geminin kimliğinin belirlenebilmesi için üç hususun üzerinde durmuştur. Bu hususlar; geminin adı, bağlama limanı ve bayraktır. Bununla birlikte öğretide geminin kimliğinin belirlenmesi hususuna ilişkin olarak tanıma işaretleri, tonaj ve gemi sınıfının da üzerinde durulmaktadır.

1.5.1. Geminin Adı

Geminin adı özellikle ulusal hukuk kapsamında bir geminin diğerlerinden ayırt edilebilmesi konusunda önemlidir. Bu hususa ilişkin hükümler TTK m. 938 ve 939'da düzenlenmiştir. Bu maddelerdeki ifadelerden hareketle bir gemiye ilk defa isim koyulması hususunda karar verme hakkı o geminin ilk Türk malikine ait olacaktır. Malik dilediği ismi koymakta serbesttir. Ancak gemiye seçilen isim başka bir geminin adıyla karışıklığa yol açmamalıdır. Aynı zamanda Türk Borçlar Kanunu (TBK)⁴³ m. 27 hükmünden hareketle verilen ismin ahlaka ve adaba da uygun olması gerekir⁴⁴.

Bir gemiye ilk defa isim koyulmasının haricinde gemi tasdiknamesi (Tescil edilen gemi için sicile kaydolduğunu gösteren belge)⁴⁵ verilmiş olan bir geminin isminin değiştirilmesi söz konusu ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığından izin alınması gerekir. (TTK m. 950)

Son olarak TTK m.939'da sicile kayıtlı gemiler için isminin, geminin bordasının her iki tarafında ayrıca kıç tarafında bağlama limanı ile ismin bulunması gerektiği ifade edilmiştir. Yine aynı maddede yazılan ismin silinmeyecek, bozulmayacak ve kolayca okunacak harflerle yazılması gerektiği de belirtilmiştir.

⁴²Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.33, Sözer, Geminin Müttemmim Cüzü ile Teferruatı, s.71 – 72, Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s.46; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 94 – 95.

⁴³RG K.T.: 11/01/2011, Y.T.: 04/02/2011, S. 27836.

⁴⁴Çağa – Kender, s.55.

⁴⁵Kaner, s.32 – 33; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 143 – 144.

1.5.2. Geminin Bağlama Limanı

Bağlama limanı kavramı TTK m.946 kapsamında geminin yönetildiği yer olarak düzenlenmiştir. Hemen belirtelim ki bu madde kapsamında belirtilen yönetilme ifadesi geminin fiilen sevk ve idare edildiği yer olarak değil, ticari anlamda yönetildiği yer olarak anlaşılmalıdır⁴⁶. Yani belirli bir ticari işletmenin ya da şirketin malı olan gemilere ilişkin yapılan sözleşme ve ticari işlemlerin merkezini bağlama limanı olarak nitelendirmekteyiz.

Geminin bağlama limanı yani yönetildiği yer, bir liman olabileceği gibi liman dışında başkaca bir nokta (örneğin; yurt dışında bir liman şehrinde veya yurt içinde veya dışında denize kıyısı olmayan bir şehirde) veya bizzat geminin kendisi de olabilir (TTK m. 955/II).

Bağlama limanına ilişkin ifade geminin kıç tarafında ismiyle birlikte yazılır ve genellikle B.L. kısaltması kullanılır. (Örnek: KARADANA B.L. MERSİN)

Bağlama limanı olarak tabir ettiğimiz kavram geminin malikine veya işleticisinin tercihine bağlı olarak belirlenir. Bunun sebebi ise deniz ticareti kapsamında kar elde etme amacını kolaylaştırmaktadır⁴⁷.

Bağlama limanının işlevlerini ise şu şekilde sıralayabiliriz;

- Öncelikle bağlama limanının asıl önemi tescil noktası olmasıdır. TTK m. 955/I' e göre, "Gemi, bağlama limanın tabi olduğu sicil müdürlüğünce tescil olunur.". Eğer gemi maliki veya işletmecisi geminin sevk ve idaresini sahilde olmayan bir yerden, gemiden veya yurt dışından sağlıyorsa TTK m.935/II kapsamında kendi tercih edeceği bir sicil dairesine geminin tescilini yaptırabilir.
- Bağlama limanın önemli olduğu bir diğer nokta kaptanın yetki kapsamının sınırlarının belirlenmesi aşamasında kendini gösterir. Kaptanın yetkileri bağlama limanından uzaklaştıkça artar, bağlama limanına yaklaştıkça azalır. Bu kapsamda kaptan, bağlama limanında bulunduğu süreçte TTK m.1103/I kapsamında gemi adamı tutabilir ya da TTK m.1128/II kapsamında taşıyan adına konişmento⁴⁸ tanzim edebilir.

⁴⁶Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.34; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 137 – 139.

⁴⁷Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, S.35.

⁴⁸"Konişmento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir." TTK m.1128/I. Ayr. Ol. Bkz. Meltem Deniz Güner – Özbek, Yeni Türk Ticaret Kanunda Konişmento ve

- Son olarak donatan⁴⁹ ve müşterek donata karşı açılacak davlarda yetkili mahkemenin belirlenmesi açısından bağlama limanı önem arz etmektedir (TTK m. 1063 ve 1087).

1.5.3. Geminin Tabiiyeti – Bayrak

Bayrak dediğimiz kavram devletlerin egemenlik alametlerinden biridir⁵⁰. Bu kapsamda bu alametnin bulunduğu yerde o devletin egemenlik ve dolayısıyla yargı yetkisi söz konusu olacak veya o alametnin temsil ettiği devletin konsolosluk ya da diplomatik teşkilatından yardım isteyebilecektir⁵¹.

Bayrağın devletlerin egemenlik alameti olması sebebiyle gerek ulusal gerekse de uluslararası sularda hareket kabiliyetini haiz olan gemilerin hangi devletin egemenliği altında bulunduğunu göstermeleri açısından gemi kimliğinin unsurlarından olan bayrağı taşımaları lazım gelir. Bu unsur sayesinde gemilerin uluslararası hukukta meydana gelebilecek uyuşmazlıklarda hangi ülke hukukuna tabii olacağı, bir devlete ait ulusal sulara giriş çıkış prosedüründe izlemeleri gereken yol veya bir başka devletin sularında meydana gelebilecek olumsuz bir durumda hak ve yükümlülükleri gibi durumlar netlik kazanmaktadır.

Türk hukuku açısından bayrak unsuruna baktığımızda bayrak temel olarak TTK m.940 vd. düzenlenmektedir.

1.5.3.1. Türk Bayrağını Çekme Hakkı ve Yükümlülüğü

Türk Bayrağı çekmenin hukuk sistematikteki karşılığı Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin egemenliğinin kabulü ve aynı zamanda T.C. Devleti'nin tabiiyeti ve koruması altında bulunmak manasına gelir.

TTK m. 940/I ifadesinde “*Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker.*” demektedir. Aynı zamanda bu maddenin başlığı “*Türk Bayrağını çekme hakkı ve yükümlülüğü*” dür. Bu iki ifadeyi karşılaştırdığımızda ortaya çıkan sonuç şudur; Türk Bayrağı çekmek Türk gemilerine bahşedilen bir hak ve aynı zamanda bir yükümlülüktür.

Konışmantonun İspat Kuvveti, **MÜHF – HAD**, C.18, S.3, s.233 vd; Kaner, s. 338 vd.; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s.397 vd.; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 183 vd.

⁴⁹Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s.328 vd; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 167 vd.; Kaner, s. 78 vd; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 99 vd.

⁵⁰Farklı ülkelere mensup gemilerin tabiiyetlerine ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. United Nations, **Laws Concerning The Nationality of Ships**, United Nations Publication, 1955.

⁵¹Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s.36.

TTK m.940/I ifadesinde, Türk gemilerinin Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olduğunu belirtilirken devam hükümlerinde hangi gemilerin Türk gemisi olacağı da hem gerçek kişiler hem de tüzel kişiler nezdinde detaylıca belirtilmiştir. Öyle ki hukukumuz açısından tüzel kişiliğe sahip olmayan donatma iştirakine⁵² ilişkin durumları dahi açıklamıştır.

Geminin mülkiyeti eğer tek bir gerçek kişiye aitse, kişinin Türk vatandaşı olması geminin Türk gemisi sayılabilmesi için gerekli ve yeterlidir.

Gemi birden fazla gerçek kişinin ortak mülkiyetinde ise kanun paylı mülkiyetlerde payların çoğunluğunun Türk vatandaşına ait olması, elbirliği mülkiyetlerde ise çoğunluğun Türk vatandaşı olmasını aramıştır.

Geminin mülkiyetinin bir tüzel kişiliğe ait olmasında ise durum şu şekildedir;

- Kamu tüzel kişilerine ait olan gemiler için TTK'da bir hüküm yer almasa da hukuk düzeninin bir gereği olarak bu gemileri Türk bayrağı çekme hak ve yükümlülüğüne doğaları gereği sahip olduğu sonucuna varabiliriz,
- Kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemilerin Türk gemisi sayılabilmeleri için ise yönetim kurulunun çoğunluğunun Türk vatandaşı olması gerekmektedir (TTK m.940/IV - a),
- Ticaret şirketlerinde için şirketi yönetmeye yetkili organların çoğunluğunu Türk vatandaşları oluşturmalıdır ayrıca şirket sözleşmesi kapsamında oy çoğunluğunun da Türk vatandaşlara ait olması gerekir (TTK m.940/IV – b),
- Ticari şirketlerle ilgili olarak kanun ayrıca özel bir durum öngörmüştür, buna göre anonim⁵³ ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde⁵⁴ paylarının çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı olması gerekli (TTK m.940/IV – b),
- Son olarak kanun donatma iştiraklerine ait sicile tescil edilen gemiler açısından payların yarısından fazlasının Türk vatandaşlara ait olması ve yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunun Türk vatandaşı olması koşulunu aramıştır (TTK m. 940/V).

⁵²Ayr. Ol. Bkz. İbrahim Özbay, Donatma İştirakinin İflası, **EÜHFD**, C. XII, S. 1 – 2, 2008, s.157 vd.; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.1, s.832 vd.

⁵³Ayr. Ol. Bkz. Hasan Pulaşlı, Şirketler Hukuku Genel Esaslar, Adalet Yayınevi, 4.Baskı, Ankara, 2016, s.249 vd.

⁵⁴Ayr. Ol. Bkz. Pulaşlı, s.239 – 249.

1.5.3.2. Yabancı Gemilerin Türk Bayrağı Çekmesi

Kanun koyucu TTK m.941’de bayrağı ilişkin istisnai halleri düzenlemiştir. Bu kapsamda TTK m.941/II’de gerçek veya tüzel kişiye ait yabancı uyruklu gemilerin Türk Bayrağı çekebilme hallerini düzenlemiştir. Buna göre Türk gemisi olmayan bir gemi Türk Bayrağı çekmesi için;

- Malikinın rızasını almak şartıyla yabancı gemi, gemiye Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmalıdır,
- Geminin tabii olduğu devletin kanunlarında Türk Bayrağı çekmesine engel bir şart bulunmamalıdır,
- Türk Mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları ile ilgili hükümlerine uyulmalıdır,
- Bu düzenlemeye Denizcilik Müsteşarlığı tarafından izin verilmiş olmalıdır.

1.5.3.3. Türk Gemilerinin Yabancı Bayrak Çekmesi

Bir Türk gemisinin yabancı bayrak çekebilmesi için TTK m. 941/I’e göre;

- Gemi, gemiye yabancı bayrağı çekme hakkına sahip olan kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmalıdır,
- Malikin yabancı bayrak çekebilmek için talepte bulunmalıdır,
- Bayrağı çekilmek istenen devletin kanunlarının buna izin vermesi gerekir,
- Bakanlık tarafından izin verilmesi gerekir.

Şunu belirtelim ki yabancı bayrak çeken bir Türk gemisinin tekrar Türk bayrağı çekebilmesi, izin süresinin bitmesi veya kanuni sebeplerle iznin geri alınması gerekir.

1.5.3.4. Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması

Türk Bayrağı çekme hakkı ancak TTK m. 943/I ifadesine göre gemi tasdik namesine dayanılarak kullanılabilir. Gemi tasdiknamesi alınmadıkça bu hakkın kullanılması mümkün değildir. Bu hakkın kullanılabilmesi için gemi tasdiknamesi ya da bu tasdiknamenin sicil müdürlüğünce onaylanmış bir özeti veya bayrak şahadetnamesi, hakkın kanıtlanabilmesi açısından geminin seferi süresince bulundurulması gereken belgelerdendir. Bu durumda bazı istisnaları kanunda mevcuttur⁵⁵.

⁵⁵ Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.39 – 40.

1.5.4. Tanıma İşareti

Gemilerin birbirlerine tanımaları için telsiz haberleşmelerinde kullanılmak üzere bir tanıma işareti verilir. Tanıma işareti de geminin adı, bayrağı ve bağlama limanı gibi sicile tescili gereken hususlardandır (Gemi Sicili Nizamnamesi⁵⁶ m. 62).

Tanıma işaretleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Gemi Sicili Müdürlüklerine gönderilir ve sicil müdürü bunları tescil sırasına göre gemilere verir. 18 gros tonilatodan küçük gemilere ancak sicile tescil olmaları ve telsiz teçhizatına sahip olmaları halinde tanıma işareti verilir (Gemi Sicil Nizamnamesi m. 67).

1.5.5. Geminin Tonajı

Geminin kimliğinin belirlenmesine ilişkin önem arz eden bir diğer husus da geminin tonajıdır (tonilato). Bir geminin tonajı hem onun büyüklüğünü hem de taşıma kapasitesinin anlaşılması bakımından önem arz etmektedir.

Gemilerin tonajların ölçülmesi Türk Hukuku'nda 1969 tarihli “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi” ni onaylayan “Gemilerin Tonilatolarını Ölçme 1969 Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun”⁵⁷ ve bu kanun doğrultusunda hazırlanan “Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği”⁵⁸ ile düzenlenmiştir.

1.5.6. Geminin Sınıfı (Kotası)

Geminin sınıfı, gemi sınıflama kuruluşları tarafından belirli kurallara göre yapılan değerlendirmeler sonucunda geminin o andaki fiziki ve teknik durumunun asgari standartlara sahip olup olmadığını ifade eder. Bu husus geminin güvenli seyir standartlarına sahip olup olmadığını göstermekle beraber bu güvenli durumun sürekliliğinin sağlanması açısından önemlidir.⁵⁹

⁵⁶RG K.T.: 31/12/1956, Y.T.: 04/02/1957, S.: 221.

⁵⁷RG K.T.: 21/09/1978, Y.T.: 19/09/1978, S.:16419.

⁵⁸RG Y.T.: 12/03/2009, S.: 27167.

⁵⁹Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 44 – 45.

1.6. Gemi Türleri

Gemiler yapıldıkları sınıflandırmalara uygun olarak farklı şekillerde kategorize edilebilmektedir. Bu kapsamda yapılan sınıflandırmalar gemilerin tescilli olup olmamalarına göre, denize, yola ve yüke elverişli olup olmamalarına göre, tabiiyetlerine göre, insan veya yolcu taşımalarına göre, gemiyi hareket ettiren kuvvete göre veya ticari amaçlarla kullanılıp kullanılmamalarına göre yapılmaktadır⁶⁰.

Bu çalışma özelinde ise gemilerin satışına ilişkin usulde ortaya çıkan farklılıkları net bir şekilde gösterebilmek adına gemilerin tescilli olup olmamaların göre yapılan sınıflandırma anlayışı esas alınacaktır. Ayrıca çalışmanın devam eden bölümlerinde gemi sicillerine ve bu kapsamda gemi satış usullerine ilişkin ayrıntılı bilgi verileceğinden yapılacak olan sınıflandırma TTK m. 956 – 958 kapsamında sicile kayıtlı olan ve kayıtlı olmayan gemiler şeklinde anlatılacak olup ayrıca sicillerden bahsedilmeyecektir.

1.6.1. Sicile Kayıtlı Gemiler

Sicile hangi gemilerin kaydedilebileceği TTK'nın 956. maddesinde ve Gemi Sicil Nizamnamesinin 10. maddesinde düzenlenmektedir. Bu hüküm eTTK'da düzenlenmekteydi ancak gemi siciline kayıtlı olan veya olmayan gemileri ifade etmek için müseccel gemi veya müseccel olmayan gemi ifadesi kullanılmaktaydı.

Sicile kayıtlı gemilerde kendi içinde iki kısımdır. Bunlar; tescili caiz olan gemiler ve tescili zorunlu olan gemilerdir.

1.6.1.1. Tescili Zorunlu Gemiler

TTK m. 957'de belirtildiği üzere 18 gros tonilatoda ve daha büyük her ticaret gemisinin maliki, tescil isteminde bulunmak zorundadır.

⁶⁰Geminin ticari olup olmamasına ilişkin sınıflandırma için bkz. Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 98 – 103; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 25 vd.; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 37 vd.; Can, s.23 – 26; Çağa ve Kender, s.51 – 54; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.1, s. 678 – 683; Kaner, s. 19 – 21. Geminin sicile kayıtlı olup olmamasında ilişkin sınıflandırma için bkz. Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 106; Can, 27 – 29; Kaner, s.22. Geminin denize, yola ve yüke elverişli olup olmamasında ilişkin sınıflandırma için bkz. Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 107 - 121; Can, s. 29 – 38. Geminin tabiiyetlerine göre sınıflandırma için bkz. Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 121 - 132; Can, s. 38 – 41. Gemiye hareket ettiren kuvvete göre sınıflandırma için bkz. Can, s. 29; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 106 - 107; Kaner s.21; Çağa ve Kender, s. 49.

Ticaret gemisi olarak tanımlanan gemi türü aslında TTK m.931’de tanımlanan gemilerdir⁶¹. Zaten TTK m.931’in madde başlığından veya TTK m.935/I’de belirtilen kanunun uygulama alanından da bu sonuca ulaşılabilmektedir. Bu bağlamda bir geminin ticaret gemisi olabilmesi için gerekli özellikleri şunlardır;

- Suda hareket yeteneğine sahip olması,
- Yüzme özelliğinin bulunması,
- Suda hareketi gerektiren bir amaca özgülenmesi,
- Pek küçük olmaması,
- Araç olması,
- Suda ekonomik bir menfaat sağlama⁶² amacına tahsis edilmesi veya fiilen böyle bir amaç için kullanılması (TTK m.931/II).

Yukarıda sayılan özellikler bir geminin ticaret gemisi olması için gerekli unsurlardır. Ancak tescili zorunlu olan gemilerin ticaret gemisi olmasının yanı sıra 18 gros tonilatoda veya daha büyük olması gerekmektedir.

1.6.1.2. Tescili Caiz Gemiler

Tescili caiz olan gemiler ilgili sicile tescili mümkün olmakla beraber tescili zorunlu olmayan gemilerdir. Bu gemiler TTK m. 956 ve Gemi Sicil Nizamnamesi m. 10’da belirtilmiştir. Buna göre TTK m. 940 kapsamında Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan ticaret gemileri TTK m. 935/II – a kapsamında sayılan yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ile yine TTK m. 935/II – c kapsamında sayılmakta olan yabancı bir devlet veya onun vatandaşına ait yapı halindeki gemiler tescili caiz gemilerdendir.

1.6.2. Sicile Kayıtlı Olmayan Gemiler

Sicile kayıtlı olmayan gemiler TTK m. 958’de tescili caiz olmayan gemiler başlığı altında ve Gemi Sicil Nizamnamesinin 10. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre Türk gemisi olmayan gemilerin, yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan Türk gemilerinin, donanmaya bağlı harp gemilerinin, yardımcı gemiler ve Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş gemilerin tescili mümkün değildir.

⁶¹Yukarıda Bkz. s. 13 – 19.

⁶²Ayr. Ol. Bkz. Can, s.23 – 25; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s.25 – 27.

Türk gemisi olmayan gemiler ve yabancı sicile kayıtlı Türk gemilerine ilişkin gerekli bilgi yukarıda geminin kimliği kısmında verildiği için bu bölümde tekrar bahsedilmeyecektir.

1.6.2.1. Savaş Gemileri ve Silahlı Kuvvetlere Bağlı Diğer Gemiler

“Savaş gemileri, bayrağını taşıdıkları devletin kara ve hava kuvvetleri gibi, ulusal savunma hizmetlerini yerine getirmekle görevli gemilerdir.”⁶³

Türk Hukuku’nda savaş gemisine ilişkin tek tanımlama “Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik”⁶⁴’te yer almaktadır. Buna göre;

“Savaş Gemileri: Bir Devletin Silahlı Kuvvetlerine bağlı olup, bu Devletin yetkili makamları tarafından usulüne uygun şekilde atanmış ve ismi belirli hizmet listelerinde veya eşiti belgelerde kayıtlı ve emrinde Silahlı Kuvvetler disiplini altında yönettiği personeli olan bir subayın komutasındaki gemidir.”

Bu yönetmelik kapsamında bir geminin savaş gemisi sayılabilmesi için;

- Geminin bir devletin silahlı kuvvetlerine bağlı olması,
- Bu devletin yetkili makamlarınca usulüne uygun atanmış ve hizmet listesinde veya eşdeğer bir belgede adı geçen bir subayın bulunması,
- Bu subayın komutası altındaki personelin Silahlı Kuvvetler disiplininden olması, gerekir.

Bu tanım dışında çeşitli yönetmeliklerde (Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik, Gemi Teçhizatı Yönetmeliği vb.) savaş gemilerinden bahsedilmekle beraber savaş gemisinin tanımına ilişkin bir kanun ya da tüzük bulunmamaktadır. Bu tanıma ancak Türkiye taraf olmasa da uluslararası arenada genel geçer kabul gören uluslararası sözleşmelerde (1958 tarihli Cenevre Sözleşmesi)⁶⁵

⁶³Selami Kuran, Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağımsızlığı, **Dergi Park**, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/99348>, e.t. 16.12.2018, s.230. Savaş gemilerine ilişkin detaylı bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Özman, s.177 vd.

⁶⁴RG K.T.: 24/11/1983, Y.T.: 15/12/1983, S.: 1780.

⁶⁵Ayr. Ol. Bkz. Nuray Krapınar, Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar, **MTA Dergisi**, Doğal Kaynak ve Ekonomi Bültenleri, S. 20, 2015, s.13 – 21, http://www.mta.gov.tr/v3.0/sayfalar/hizmetler/kutuphane/ekonomi-bultenleri/2015_20/3.pdf, e.t. 29/01/2019; Özman, s. 34 – 39.

ve 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi⁶⁶) ve yukarıda adı geçen yönetmelikte rastlamaktayız⁶⁷.

Yine “Yabancı Silahlı Kuvvetlere Bağlı Gemilerin Türk İç Sularına ve Limanlarına Gelişleri ve Bu Sulardaki Hareket ve Faaliyetlerine İlişkin Yönetmelik” kapsamında tanımlaması “Silahlı Kuvvetlere Bağlı Diğer Gemiler”⁶⁸ başlığı altında yapılmakla beraber buna benzer bir tanımlamaya hukuk mevzuatımızda başka bir kaynakta rastlamadık. Bu tanıma göre;

“Bir Devletin Silahlı Kuvvetlerine bağlı veya adına çalışan, muvazzaf kadro statüsünde olsun veya olmasın, Silahlı Kuvvetler disiplinine uygun personeli bulunsun veya bulunmasın resmi bir görevi olan ve ticari eşya veya ücretli yolcu taşımayan herhangi bir gemidir.”

1.6.2.2. Sürekli Bir Kamu Hizmetine Özgülenmiş Gemiler ve Kamu Tüzel Kişilerine Ait Gemiler

Sürekli bir kamu hizmetine özgülenen gemiler ticari bir kâr amacı gütmeyen ve sağlık, eğitim, araştırma, güvenlik gibi bir kamu hizmetini ifa etmek için kullanılan gemilerdir⁶⁹. Hemen belirtelim ki geminin tek başına devlete veya başka bir kamu tüzel kişisine ait olması onu ticari olmayan gemi kapsamına sokmaz. Bu bağlamda kamu tüzel kişisine ait olan geminin bir kamu hizmetine özgülenmiş olması ya da en azından ticari kâr amacı taşıyan bir işte kullanılmaması gerekir⁷⁰.

⁶⁶ Ayr. Ol. Bkz. Özman, s. 39 – 46.

⁶⁷ Bkz. 1982 tarihli BM Deniz Hukuku Sözleşmesi, Madde 29; “İşbu Sözleşmenin amaçları uyarınca “savaş gemisi”nden, bir devletin silahlı kuvvetlerine ait olan ve kendi tabiiyetindeki askeri gemilerin açık dış işaretlerini taşıyan, bu devletin hizmetinde ve adı subaylar listesinde veya eşit bir belgede kayıtlı bulunan bir deniz subayının kumandası altında bulunan ve mürettebatı askeri disiplin kurallarına tabi olan gemi anlaşılır.”

⁶⁸ Ayr. Ol. Bkz. Nalan Canbat, Harp Gemilerinin Uluslararası Hukuktaki Statüsü, **Marmara Üniversitesi SBE**, İstanbul, 2006, s.12 vd.

⁶⁹ Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.27.

⁷⁰ Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.26.

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ SİCİLLERİ

2.1. Genel Olarak

Dünya tarihinde insanlar, belirli sebeplerden dolayı bazı şeylerin kayıtlarını tutma ihtiyacı hissetmişlerdir⁷¹. Örneğin, MÖ II. Yüzyıldan itibaren insanlar askerlik, vergi, evlenme, boşanma gibi bazı olaylar hakkında bilgi edinebilmek için hane kayıtlarını tutarak nüfus sayımı yapmaya başlamışlardır⁷². Yine devletin toplayacağı vergi, hazineye girecek para ve kişisel mülkiyetin sınırlarını görmek için toprak kayıtları tutulmuştur. Bu süreçte insanoğlunun yaptığı işlerin çeşitliliğinin artması, birey – devlet ilişkisinin gelişmesi ve mülkiyet anlayışında yaşanan değişikliklerle beraber günümüzde pek çok hususa ilişkin bilgiler kayıt altına alınmaktadır.

Sicil (*Registry*) olarak isimlendirdiğimiz kavram, kelime anlamı itibari ile belgelerin kaydedildiği kütüktür⁷³. Bu kapsamda ülkemizde bazı olguların ya da işlemlerin kaydına ilişkin siciller tutulmaktadır⁷⁴. Bu sicillere örnek olarak nüfus sicili, tapu sicili, gemi sicili, ticaret sicili, marka sicili gibi siciller gösterilebilir.

Kütüğe kaydedilen belgeler bir amaç doğrultusunda ve belirli bir düzen içinde kategorize edilmektedir. Bu kapsamda sicil sistemi; belirli bir amaç doğrultusunda cisimlerin hukuki durumlarının, kişiler ile cisimler arasındaki ilişkilerin ve/veya cisimler üzerindeki hakların bir sistem içinde kaydedildiği ya da kişiler ile ilgili ve/veya kişiler arasındaki hukuki durumlar hakkında yine bir sistem doğrultusunda bilgi içeren kaynaklardır⁷⁵.

⁷¹Dünya tarihinde insanların tuttuğu farklı kayıt örnekleri için Ayr. Ol. Bkz., İbrahim Erol Kozak, **Kadim Dönemler Genel Hukuk Tarihi**, 1. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2011; Belgin Erdoğan, **Roma Borçlar Hukuku Dersleri**, Der Yayınları, İstanbul, 2012, s.69 – 70; Bülent Tanör, **Osmanlı – Türk Anayasal Gelişmeleri**, 22. Baskı, YKY, İstanbul, 2012, s.38; Akipek, Akıntürk ve Ateş, s.232 – 235.

⁷²Adnan Çimen, “Sayım, Kayıt Düzeni ve Teşkilatlanma Açısında Osmanlıda Nüfus Hizmetleri”, **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, S.14, C.3, 2012, s 185.

⁷³http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5c5379b2c55d12.13343952, e.t. 01/02/2019.

⁷⁴Sabih Arkan, **Ticari İşletme Hukuku**, 24. Bası, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2018, s. 261.

⁷⁵Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.43; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 198 – 199.

Sicil sistemi, sicilin özgülenmiş olduğu amaç doğrultusunda bir kaynak görevi görmektedir⁷⁶. Bu bağlamda sicil, amacı kapsamında ilgilisine araştırdığı cisim veya kişi ile ilgili olarak bilgi sağlar.

2.2. Türk Gemi Sicili Organizasyonu

Türk Hukuk Sisteminde, gemiler üç farklı sicilde ve sicil niteliğine sahip olmayan bir kayıt sistemi içinde ele alınmaktadır. Bunlar; milli gemi sicili, yapı halindeki gemilere mahsus sicil, uluslararası gemi sicili ve bağlama kütüğüdür.

2.2.1. Milli / Türk Gemi Sicili

Gemi siciline ilişkin hükümler TTK'nın 954. ve 995. maddeleri arasında “Gemi Sicili” başlığı altında düzenlenmiştir. Bununla birlikte bu sicile özel bir isim verilmemiştir. Fakat TUGSK'nın 2. maddesinin c bendinde yer alan “Milli Gemi Sicili: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun 839 uncu ve diğer maddelerinde öngörülen gemi sicilini, ifade eder.” ifadesi ile eTTK kapsamında düzenlenen gemi sicili Milli Gemi Sicili olarak anılmıştır. Aynı zamanda, TTK'nın “Türk Uluslararası Gemi Sicili” başlıklı 995. maddesinde “Türk Uluslararası Gemi Sicili” ile ilgili hükümler saklı tutulmuştur. Bu kapsamda yukarıdaki kanun metinleri dikkate alındığında TUGSK'nın varlığını devam ettirdiği yani birden fazla gemi sicilinin Türk Hukuk Sisteminde mevcut olduğu anlaşılabacaktır. Bu anlamda gemi sicillerinin birbirine karışmaması adına bizde eserin devamında TUGSK'nın, eTTK'ya yaptığı atıfta olduğu gibi TTK bağlamında anlatılan sicil ifade etmek için Türk Gemi Sicili ya da Milli Gemi Sicili ifadelerini kullanacağız.

TTK m. 954/I kapsamında, “Türk gemileri için, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının uygun göreceği yerlerde gemi sicili tutulur.” ifadesi yer almaktadır.

Gemi sicilleri, liman başkanlığı nezdinde çalışan sicil müdürlükleri tarafından, o yerde deniz ticareti işlerine bakmada görevli asliye ticaret mahkemesinin, bulunmadığı takdirde asliye ticaret mahkemesinin, o da yoksa ticaret davalarına bakmakla görevli asliye hukuk mahkemesinin gözetimi altında tutulur. (TTK m. 954/2)

⁷⁶Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.44; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s.116.

Bir yerde ticaret davalarına bakan birden çok mahkeme varsa, gemi sicilinin tutulmasını gözetecek mahkemeyi Adalet Bakanlığının önerisi üzerine Hâkimler ve Savcılar Yüksek Kurulu belirler. (TTK m. 954/2)

Gemi sicillerinin tutulmasından doğan bütün zararlardan TTK m.954/3'ün, TMK m. 1007'ye yaptığı atıf bağlamında Devlet sorumludur. Yine aynı atıf kapsamında, Devlet, zararın doğmasında kusuru bulunan görevlilere rücu eder ve Devletin sorumluluğuna ilişkin davalar, gemi sicilinin bulunduğu yer mahkemesinde görülür.

2.2.2. Gemilerin Sicile Tescili

2.2.2.1. Sicile Tescil Edilebilecek Olan (Tescili Caiz) Gemiler

TTK m. 956 hükmüne göre, TTK m. 940 kapsamında Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan ticaret gemileri TTK m. 935/II – a kapsamında sayılan yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ile yine TTK m. 935/II – c kapsamında sayılmakta olan yabancı bir devlet veya onun vatandaşına ait yapı hâlindeki gemiler sicile tescil edilebilecek gemilerdendir.

Yukarıda sayılan gemiler, gemi siciline tescil edilebilecek gemiler olmakla beraber kanun bazı gemilerin tescilini zorunlu kılmıştır. Buna göre; on sekiz gros tonilatoda veya daha büyük her ticaret gemisinin tescili zorunludur. Bununla birlikte on sekiz gros tonilatondan daha küçük ticaret gemileri veya boyutu ne olursa olsun ticaret gemileri dışında tescili mümkün bütün gemilerin, sicile tescili isteğe bağlıdır.

2.2.2.2. Tescil Yasağı (Tescili Caiz Olmayan Gemiler)

Sicile kaydedilmesi mümkün olmayan gemiler TTK m. 958'de tescili caiz olmayan gemiler başlığı altında düzenlenmiştir. Buna göre Türk gemisi olmayan gemilerin, yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan Türk gemilerinin, donanmaya bağlı harp gemilerinin, yardımcı gemiler ve Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş gemilerin tescili mümkün değildir.

2.2.2.3. Yetkili Sicil Müdürlüğü

Bir gemi için yapılacak olan tescil işlemi öncelikle tescile yetkili sicil müdürlüğüne yapılmalıdır. Bu kapsamda tescile yetkili sicili müdürlüğü, geminin bağlama limanının tabi olduğu müdürlüktür. Eğer geminin seferi yabancı bir limandan veya bir kara kentinden veya bizzat kendinden yönetiliyor ise yetkili sicil müdürlüğü malikin seçeceği herhangi bir sicil müdürlüğüdür. (TTK m. 955)

2.2.2.4. Tescilin Şekli

Geminin hangi usul doğrultusunda sicile tescil olacağı TTK'da belirtilmiştir. Buna göre, gemi ancak yetkili sicil müdürlüğüne malikin veya maliklerden birinin yaptığı istem üzerine sicil tescil olunur. Bu istemin ise dilekçe ile yapılması gerekir⁷⁷. (TTK m. 959)

⁷⁷Bir geminin sicile tescil edilebilmesi için dilekçe ile yapılan istem kapsamında hangi hususların bildirilmesi gerektiği de kanun koyucu tarafından TTK m. 960'da tek tek sayılmıştır. Buna göre bir geminin tescili için istemde bulunan kişinin belirtmesi gereken hususlar şunlardır;

- Geminin adı
- Geminin türü ve yapımında kullanılan esas malzeme
- Bağlama Limanı
- Belirlenmesi mümkünse, yapıldığı yer ve kızaktan indiği yıl
- Resmi ölçme sonuçları ve makine gücü
- Geminin maliki;
- 1) Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, T.C. kimlik numarası, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicil müdürlüğü ile sicil numarası
- 2) Ticaret şirketi ise, şirketin türü, ticaret unvanı ve tescil olduğu ticaret sicil müdürlüğü ile sicil numarası
- 3) Diğer tüzel kişilerde ise, adı ve merkezi
- 4) Donatma iştiraki ise, tacir sıfatına sahip olduğu takdirde ticaret unvanı ile paydaş donatanların ad ve soyadları, varsa T.C. kimlik numarası ile gemi paylarının miktarı ve varsa gemi müdürünün adı ve soyadı ve T.C. kimlik numarası

- İktisap sebebi
- Türk Bayrağını çekme hakkında esas oluşturan sebepler
- 955'inci maddenin üçüncü fıkrasında yazılı halde (Malikin, Türkiye'de yerleşim yeri veya ticari işletmesi yoksa, bu Kanunda bulunan yazılı hakları kullanmak ve görevleri yerine getirmek üzere, sicil müdürlüğüne o bölgede oturan bir temsilci göstermesi gereklidir.) temsilcinin adı, soyadı, T.C. kimlik numarası ve adresi

Bir gemi malikinin, gemisini sicile tescil ettirmek için yukarıdaki hususları bildirmesi gerekmekte birlikte bu hususlardan bazılarını belgelendirmesi kanun tarafından şart koşulmuştur. Bu hususlar şunlardır;

- Bağlama Limanı
- Belirlenmesi mümkünse, yapıldığı yer ve kızaktan indiği yıl
- Makine gücüne ait beyanların doğruluğunun kuvvetle muhtemel olduğu
- Geminin maliki
- Bayrak çekme hakkının dayandığı olgular
- Ölçme sonuçları (TTK m. 961/I)

Sicile tescil edilmek istenen gemiye ilişkin ölçümler yurt içinde yapılmamış ise, yurt içinde yapılmış ölçüme ilişkin resmi belge (mesaha şahadetnamesi) yerine geçmek üzere

2.2.2.5. Gemi Tasdiknamesi

Sicil müdürlüğünce sicile kaydedilen geminin, sicile kaydedildiğini göstermek amacıyla düzenlenen belgeye gemi tasdiknamesi denir. Bu tasdiknamede sicil kayıtları aynen ve tam olarak gösterilir. Ayrıca geminin tescili için aranan belgelerin ibraz edildiği ve geminin Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olduğu da gemi tasdiknamesinde yer alan hususlardandır. (TTK m.968)⁷⁸

2.2.3. Gemilerin Sicilden Terkini

2.2.3.1. İstek Üzerine Terkin

Sicilden gemilerin isteğe bağlı olarak kaydının silinmesi (terkin), tescili zorunlu olan gemiler açısından üç hâlde mümkün iken, tescili isteğe bağlı gemiler açısından, gemi maliklerinin başvurusu ile her zaman mümkündür. Hemen belirtelim ki tescili isteğe bağlı gemiler üzerinde bir ipotek mevcut ise ipotekli alacaklıların ve ipotek üzerinde hak sahibi bulunan kişilerin muvafakat vermeleri şarttır. (TTK m. 965/IV)

Tescili zorunlu gemiler açısından isteğe bağlı terkin yapılabilmesinin mümkün olduğu durumlar şunlardır;

1) Geminin Kurtarılamayacak Şekilde Batması

TTK m. 965/I hükmüne göre bir geminin kurtarılamayacak bir biçimde batması halinde, geminin sicilden kaydının silinmesi malikin talebi ile birlikte mümkündür.

Bu işlemin yapılabilmesi için geminin batmasına sebep olan maddi olayın ve talepte bulunan kişinin malik veya işlem yapmaya yetkili kişi olduğunu gösteren belgelerin yetkili sicil müdürlüğüne sunulması gerekir⁷⁹.

2) Geminin Tamir Kabul Etmez Hâle Gelmesi

Bir geminin tamir kabul etmez hâle gelmesi durumunda da TTK m. 965/I hükmüne göre, malik geminin sicilden kaydının silinmesini talep edebilecektir. Sicil

Türkiye dışında yapılmış ölçmeye ilişkin belgenin veya onaylı başka bir belgenin sunulması yeterlidir. (TTK m. 961/II)

Gemi tamamen veya kısmen yurt içinde yapılmışsa, yapı halindeki gemilere özgü sicilde kayıtlı bulunup bulunmadığına ilişkin yapım yeri sicil müdürlüğünden alınacak bir belgenin verilmesi zorunludur. (TTK m. 961/III)

Son olarak Türk Gemi Sicili 'ne tescil ettirmek istenen gemi daha önce yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan bir Türk gemisiyse, o geminin artık yabancı sicile kayıtlı bulunmadığının kuvvetle muhtemel olduğunu gösteren bir belgenin sicil müdürlüğüne sunulması gerekir. (TTK m.962/I)

⁷⁸“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.” (TTK m. 944/I)

⁷⁹Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 51; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s. 133.

müdürlüğü, kendisine geminin durumunu göstermek için ibraz edilen belgelere göre geminin terkin işlemini yapabilecektir⁸⁰.

Ancak kanun koyucu gemi üzerinde ipotek bulunması durumunda, gemi üzerinde ipotek hakkına sahip olanların menfaatlerini korumak amacıyla tamir kabul etmez hale gelen gemi için izlenecek prosedürü TTK m. 965/II hükmünde açıklamıştır. Buna göre; gemi maliki tamir kabul etmez gemi için terkin talebiyle sicil müdürlüğüne başvurduğunda, sicil müdürlüğü terkin talebini ipotek alacaklılarına bildirecektir.

İpotek alacaklılarına yapılacak olan bildirim ise TTK m. 965/II hükmünün TTK m. 966 hükmüne yaptırdığı gönderime göre şu şekilde olacaktır; gemi sicilinde malik ve diğer hak sahiplerinin kimler olduğu belli değilse, silinmeye çağrı ve belirlenen süre, Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi ile uygun görülen diğer bir gazetede ve varsa şirketin internet sitesinde ilan edilir ve ilan belgesi sicil müdürlüğü ve mahkeme divanhanesine asılır.

Sicil müdürlüğü, ya ipotek alacaklılarının terkin talebine karşı itirazlarını kabul ederek geminin terkin talebini reddedecek ve geminin sicil kaydını koruyacaktır ya da itirazları ret ederek geminin terkin işlemini yapacaktır⁸¹. Bu durumdan zarar gören taraf sicil müdürlüğünün işlemine karşı kanun yoluna başvurabilecektir. (TTK m. 993 ve m.34)

3) Geminin Türk Bayrağı Çekme Hakkını Devamlı Olarak Kaybetmesi

Her ne kadar TTK m. 965/I hükmünde Türk Bayrağı çekme hakkını kaybeden geminin istem üzerine gemi sicilinden kaydının silineceği belirtilmiş ise de bu hüküm TTK m. 965/III hükmü ile dikkate alındığında, geminin Türk Bayrağı çekme hakkının kaybedildiğinin anlaşılması ile bu hakkın hangi sebebe bağlı olarak kaybedildiğine bakılmayacaktır.⁸²⁸³

⁸⁰Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 52; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s. 135.

⁸¹Geminin tamir kabul etmez hale gelmesi sebebiyle ipoteğinin düşmesine dair bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Turgut Kalpsüz, **Gemi Rehni**, 5. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004, s.205 – 206.

⁸²“Bir geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedeceği durumlar şunlardır;

- Gerçek kişiler açısından bir gemi malikinin Türk vatandaşlığından çıkması ve başka bir ülkenin vatandaşlığına geçmesi ya da geminin mülkiyetinin yabancı uyruklu birine devredilmesi halinde gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedecektir. Ayrıca birden fazla kişiye ati olan gemilerde de paylı mülkiyet halinde, payların çoğunluğunun yabancı uyruklu kişilerin sahip olması, elbirliği ile mülkiyette ise maliklerin çoğunun yabancı uyruklu olması halinde gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedecektir. (TTK m. 940)
- Tüzel kişiler açısından ise kuruluş, kurum, dernek ve vakıfların yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaması halinde gemi, Türk Bayrağı çekme hakkını kaybeder. (TTK m. 940/IV – a)

Bir geminin Türk Bayrağı çekme hakkını kaybetmesi sebebiyle sicil kaydının silinmesi durumunda, Türk Bayrağı çekme hakkının kaybedilmesinden anlaşılması gereken sürekli bir şekilde bu hakkın kaybedilmesidir. Yoksa 964/II hükmü dikkate alındığında m. 941/I kapsamında Türk Bayrağı yerine başka bir bayrak taşınmasına izin verilmiş olan geminin ne kadarlık bir süreyle Türk Bayrağı çekemeyeceği sicil müdürlüğüne bildirilir ve bu husus tescil olunur.

Terkin talebinde bulunan malik ya da malikler, bu taleple birlikte taleplerini destekler nitelikteki belgeleri de ibraz etmelidir.

Eğer gemi üzerinde ipotek varsa, sicil müdürlüğü ipotek alacaklılarına ve varsa ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilere yeterli bilgi ve belgeyi iletmek ve onları belirli bir süre içinde beyanda bulunmaya davet etmekle görevlidir⁸⁴.

Gemi maliki, ipotek alacaklısı ve varsa ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin onayını alarak geminin sicilden kaydının silinmesini sağlayabilir. Hemen belirtelim ki bu onay sicil müdürlüğüne ibraz edileceğinden belgelenmesi

-
- Türk ticaret şirketlerinin, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun yabancı uyruklu olması veya şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun yabancılarda olması halinde gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kaybeder. Aynı şekilde anonim ve sermayesi paylara bölünmüş şirketlerde payların çoğunluğunun nama yazılı olmaması veya payların bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunmaması halinde de gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kaybeder. (TTK m. 940/IV – b)
 - Son olarak donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemilerin, paylarının yarısı veya daha fazlasına yabancı uyruklu kişilerin sahip olması veya iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaması halinde, donatma iştirakine ait gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kaybeder. (TTK m. 940/V)

Üzerinde ipotek bulunmayan bir gemiye ilişkin olarak Türk Bayrağı çekme hakkının kaybedildiğinin gemi siciline tescili, geminin kaydının silinmesi hükmündedir. (TTK m. 965/III)”

⁸³ Geminin Türk Bayrağı çekme hakkını devamlı olarak kaybetmesine ilişkin bazı yargı kararları şöyledir; “Dava konusu olayda gemi maliki davacı anonim şirketin ana sözleşmesinin incelenmesinde şirketin 115.000 pay senedinden sadece 300 adedinin nama yazılı olarak çıkarıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum karşısında TTK m. 840’ın yollamada bulunduğu TTK m. 823 f.2 no.2 koşulları gerçekleşmediğinden ve en azından şirketin pay senetlerinin %51’inin nama yazılı olduğu ve bunların Türk vatandaşlarının elinde bulunduğu ileri sürülüp kanıtlanamadığından davalı gemi sicil memurluğunca bu koşulların yerine getirilmemesi nedeniyle tescilden imtina edilmesi yerinde olduğu gibi, bu işleme vaki itirazı yerinde görmeyerek reddeden mahkeme kararı da doğru görüldüğünden davacı vekilinin temyiz itirazlarının reddiyle hükmün onanması gerekmiştir.” T.C. Yargıtay 11. HD., E. 87/6007, K. 87/68437, T. 08.12.1987, Akt. Tekil, s.63; Dava konusu olayda, gemi siciline kayıtlı geminin yarı payı, yabancı uyruklu şahsa satılmıştır. Yani malikin veya pay sahibinin tescilli talep edildiği halde, geminin bundan böyle de Türk Bayrağını çekme hakkını haiz bulunduğu ispat olunmak lazımdır (GSN, m. 23). Geminin Türk gemisi sayılması ve Türk Bayrağını çekebilmesi için, gemi birden çok gerçek kişinin malı ise, donatma iştiraki durumu istisna edilirse, maliklerin hepsinin Türk vatandaşı olması şarttır (TTK m. 823, 824/II, 825). O halde yabancıya yapılan satış geçerli, ancak tescilli mümkün olmadığından gemi sicilden terkin edilecektir.” T.C. Yargıtay 11 HD., E. 280, K. 2953, T.15.05.1987, Akt. Tekil, s. 62.

⁸⁴ Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 53; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s. 139.

gerekmektedir. İpotek alacaklısı ve ipotek üzerinde hak sahibi üçüncü kişinin onay vermemesi ya da verilen onayın belgelenmemesi halinde, bu kişilerin itiraz ve kanun yoluna başvuru hakları devam edecektir.

2.2.3.2. Resen Terkin

Kanun koyucu bazı hallerde sicillerdeki bilgilerin güncel olması gerekliliğinden dolayı ve bu kapsamda sicildeki bilgilere duyulan kamu güvenini yansıtmak adına, belli şartların gerçekleşmesi ile birlikte gemilerin sicilden kaydını kendiliğinden silebilmektedir⁸⁵. Bu bağlamda gemilerin sicilden kaydının silinmesi için bir başvuru gerekli değildir.

Gemilerin, sicilden resen silinmesi hususu TTK m. 966 ve 967 hükümleri ile düzenlenmektedir. Buna göre bir geminin sicilden resen silinebilmesi üç halde mümkündür. Bu haller;

- 1) Geminin tesciline ilişkin esaslı şartlardan birinin var olmaması sebebiyle tescili caiz olmayan bir gemi sicile tescil edilmiş ise sicil müdürlüğü geminin sicilden kaydını kendiliğinden silebilir. Şunu belirtmek gerekir ki esaslı şartlardan anlaşılması gereken, bir geminin Türk gemisi olmaması ya da yabancı sicile kayıtlı bulunması ya da tescil edilebilir gemilerden olmamasına rağmen Türk Gemi Sicili'ne tescil edilmiş olması ihtimalleridir.
- 2) Geminin kurtarılamayacak şekilde batması veya tamir kabul etmez hale gelmesi ihtimalinde de bu durumun sicil müdürlüğüne bildirilmemiş olması geminin sicilden resen terkinini gerektiren hallerdendir.

Yukarıdaki hallerden birinin gerçekleşmesi durumunda sicil müdürlüğünün izleyeceği prosedür TTK m. 966'da belirtilmiştir. Buna göre, sicil müdürlüğü sayılan ihtimallerden birinin gerçekleşmesi durumunda TTK m. 33 hükmü bağlamında, durumu ilgililere ve sicile kayıtlı diğer hak sahiplerine bildirir. Eğer malik ve diğer hak sahiplerinin kimler olduğu veya yerleşim yerleri belli değilse, silinmeye çağrı ve belirlenen süre, Türkiye Ticaret Sicil Gazetesi ile uygun görülen diğer bir gazetede ve varsa şirketin internet sitesinde ilan edilir ve ilan belgesi sicil müdürlüğü ve mahkeme divanhanesine asılır. (TTK m. 961/I) Geminin kaydı ancak kaçınma ve itiraz sebeplerinin süresi içinde bildirilmemesi veya bunların mahkemece yerinde görülmediğine dair verilen kararın

⁸⁵Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 54; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s. 139; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 234 – 235.

kesinleşmesi halinde sicilden silinebilir. Bir ipotekli alacaklı, gemi ipoteğinin hâlâ var olduğunu ileri sürerek Türk Bayrağını çekme hakkını kaybetmiş olan bir geminin sicilden silinmesine itiraz ederse, kayıt silinmeyip sadece geminin Türk Bayrağını çekme hakkını kaybettiği tescil olunur. (TTK m. 966/II)

3) Gemilerin sicilden resen terkedilebilmesine olanak tanıyan son durum ise bir gemi hakkında yirmi yıldan beri hiçbir kayıt işlemi yapılmamış olması ve UDnZHB.'ndan alınan bilgiye göre geminin artık var olmadığına veya denizcilikte kullanılmayacak hale geldiğine kanaat getirilmesidir. Bu durumda geminin kaydının silinmesine karar verilebilir.

Son ihtimale ilişkin olarak eğer gemi üzerinde ipotek veya intifa hakkı tescil edilmemişse, sicil memurunun istemi üzerine mahkeme kaydın silinmesine karar verir. Burada ilk iki ihtimalden farklı olarak TTK m. 966 hükmünde yazılı usule başvurulmasına gerek yoktur.

2.2.4. Sicil Kayıtları

Sicil kayıtlarının hizmet ettiği husus, sicilin konu edindiği kişi ya da cisim açısından hukuki ilişkilerde dayanak noktası oluşturmasıdır. Bu kapsamda sicil kayıtları hukuki bir ilişkiye dayanak oluşturmak için sadece olan bir durumu göstermeye hizmet edebileceği gibi bir hakkın doğumu, devri ya da kaybedilmesi hususunda da rol oynayabilir. Bu dayanak hukuk sistemi özelinde sicile özgülenen amaç ve görev, düzenlenmek istenen ilişkiler ve korunması amaçlanan hukuki yarar doğrultusunda kanun koyucu tarafından belirlenir.⁸⁶ Bu bağlamda sicil kayıtlarını genel olarak iki sınıfta değerlendirmek mümkündür. Bu sınıflandırma kapsamında bazı kayıtlar kurucu⁸⁷

⁸⁶Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.44; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s.116 – 117.

⁸⁷ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s.56; TTK m. 1015; Kanun koyucu bazı hakların elde edilmesine ve kaybedilmesine büyük önem verdiği için; bu hakların kazanılması ve kaybedilmesine ilişkin usulü işlemlerin sicillerdeki kayıtlar aracılığı ile gerçekleşmesini istemiştir. Bu nedenle bir hakkın doğumu, devri ya da kaybedilmesi konusuna dayanak olan bu kayıtlar sicillerde kurucu rol oynamaktadır.

Bir sicilde kurucu nitelikteki kayıtların varlığından bahsedebilmek için bir hakkın doğumunun ancak o kayıtla mümkün olması gerekmektedir. Bu bağlamda sicilde bir hakkın tescili ve varlığı ancak o kayda bakılarak anlaşılabilir.

Bu kapsamda bir kişinin sicilde kayıtlı bulunan bir hakkı elde etmesi, devretmesi ya da kaybetmesi sicilde kişi ile hak arasındaki hukuki ilişkinin kaydedilmiş olmasına bağlıdır. Bu durumda sicilde, bir hak ve o hakkın kişilerle olan ilişkisi açısından bir kasıt veya ihmal söz konusu olmadığı müddetçe, sicil kayıtları gerçeği gösterir.

Yukarıda kurucu kayıtlara ilişkin ifade edilen durumun bir sonucu olarak bir kişinin hak sahibi olabilmesi için tutulan kayıt kapsamında, söz konusu hakla ilişkin bir kayıt mevcut olmalı ve aynı zamanda hakla hak sahibi olduğunu iddia eden kişi arasında bir bağlantının mevcut olduğunun da tutulan kayıttan anlaşılması gerekir.

nitelikteyken, bazı kayıtlar sadece açıklayıcı⁸⁸ özelliktedir⁸⁹. Ayrıca gemilerin iktisadi bakımından önemi haiz olması ve üçüncü şahısları ilgilendirmesi nedeniyle gemi sicillerinin aleniyet fonksiyonu bulunmaktadır⁹⁰.

2.2.4.1. Hukuki Karineler

Bazı sicil kayıtları kişilere sadece bilgi aktarmakla kalmayıp hukuki ilişkiler açısından bir değer taşımaktadır. Bu özellikleri bakımından sicil kayıtlarının aksi kanıtlanıncaya kadar doğru olduğu kabul edilir. Yani sicil kaydı, ilgili hak veya hukuki işlem açısından bir karine oluşturur.

TTK kapsamında gemi sicilleri için kabul edilen karineler sınırlı olarak kanun tarafından sayılmıştır. TTK m. 974 hükmüne göre;

- Gemi sicilinde malik olarak bulunan kişi, geminin maliki sayılır.
- Gemi siciline lehine bir gemi ipoteği veya ipotek üzerinde bir hak yahut bir intifa hakkı tescil edilmiş olan kişi o hakkın sahibi sayılır.
- Tescil olunmuş bir hak sicilden silinirse o hakkın artık var olmadığı kabul edilir.

Hemen belirtelim ki bazı yazarlar haklı olarak TTK m. 974/I ifadesini bir karine olarak kabul etmiş olsa da TTK m. 1001/I ifadesinde de belirtildiği üzere bir geminin

Gemi sicili kapsamında tutulan kayıtlar açısından ipotek ve intifa hakları ve bayrak çekme hakkının kullanılması kurucu kayıtlardandır. Bu kapsamda tescilli gemiler üzerinde bayrak çekme, intifa ve ipotek haklarının doğumu için tescil kanuni bir zorunluluktur.

⁸⁸ Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.44 - 45; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s.117 – 118; TTK m. 960; Açıklayıcı kayıtlar mevcut olan bir hukuki durumu veya hakkı açıklayan kayıtlardandır. Bu bağlamda kurucu kayıtlardan farklı olarak bir hakkın varlığı açısından açıklayıcı kayıtlar bağlayıcı nitelikte değildir. Aynı zamanda açıklayıcı kayıtlar açısından bir kişinin hak sahibi olabilmesi için kişi ile hak arasında bağlantı olduğuna dair sicilde kayıt bulunması gerekmez. Hemen belirtelim ki bu sicil kayıtları kurucu nitelikteki sicil kayıtlarına oranla gerçeği daha az göstermektedir.

Açıklayıcı kayıtlar bağlamında bir hakkın doğumu, devri veya sona ermesi için sicilde bir işlem yapılmasına da gerek yoktur. Mesela gemi mülkiyetine ilişkin kayıtlar bu niteliktedir. Bu kapsamda bir geminin devri sicil dışında da mümkündür.

Açıklayıcı kayıtlar bazı hallerde bir hak veya hukuki duruma ilişkin bilginin dışında fiili bir durumu göstermek için de bilgi verebilir. Örneğin; geminin tonilatosu ve yapımında kullanılan malzemelere ait bilgiler bu kapsamdadır.

⁸⁹ Arkan, s.271. Nil Kula Değirmenci, **Maritime Law in Turkey**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s. 36.

⁹⁰ TTK m. 973; (1) *Gemi sicili açıktır. Herkes sicil kayıtlarını inceleyebilir ve giderini ödemek şartıyla onaylı veya onaysız örneklerini alabilir.*

(2) *Haklı bir menfaatinin olduğunu inandırıcı bir şekilde ortaya koyan bir kişi, sicil dosyalarını, bir kaydın tamamlanabilmesi için gemi sicilinde kendilerine gönderme yapılan belgeleri ve henüz sonuçlanmamış tescil istemlerini de incelemeye ve onların örneklerini almaya yetkilidir.*

devren iktisabı için, zilyetliğin devredilmesi şart koşulduğundan bu bağlamda mülkiyet karanesi için sicildeki kaydın değil, zilyetliğin esas alınacağı ileri sürülmektedir⁹¹.

2.2.4.2. Sicilin Kamu Güveni Fonksiyonu

Sicilin kamu güveni fonksiyonu, üçüncü kişilerin sicillerde tutulan kayıtların doğru olduğuna ve gerçeği yansıttığına güvenerek hukuki işlem yapması şeklinde ifade edilebilir⁹². Bu fonksiyon aracılığı ile sicilde tutulan kayıtlara güvenen ve bu kayıtlardan yararlanan üçüncü kişiler, sicil kaydının konusunu oluşturan hakla ilgili olarak bilgi sahibi olmamaları sebebiyle zarar görmezler⁹³.

Hemen belirtelim ki gemi sicili bakımından tutulan tüm sicil kayıtlarının doğru olduğuna ve gerçeği yansıttığına dair bir güvenin oluşması gerektiği düşüncesine kapılmak yanlış olacaktır. Zira TTK, gemi siciline ilişkin tutulan kayıtlardan sadece dört tanesi için sicile güven ilkesini kabul etmiştir. Bu kayıtların temsil ettiği haklar şunlardır;

- Mülkiyet hakkı
- İpotek hakkı
- İpotek üzerinde haklar
- İntifa hakkı

Yukarıda adı geçen haklar açısından, hukuki bir işlem ile bir hakkı iktisap eden kişi lehine olan gemi sicilinin içeriği, kişinin sahip bulunduğu hakla ilgili olduğu ölçüde doğru sayılır. Bununla birlikte, bir kimsenin sicilin kamu güveni fonksiyonundan

⁹¹Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s.57, 59.

⁹²"Sicil kayıtları sadece basit bir fotoğraf albümü gibi bilgi aktarmakla yetinemez; kamuya ilettiği bilgilerin doğruluğunun ve gerçek yasal durumu yansıtmakta olduğunun teminatını da vermelidir. Bu suretle, kişiler mevcut bilgilere göre tercihlerde bulunarak ekonomik kararlar alabilmeli ve geçerli hukuki işlem yapılabilmelidir.

...

Halbuki, sicilin içerdiği bilgiler -herhangi bir nedenle- yanlış da olsa ve dolayısı ile gerçek yasal durumu yansıtmasa dahi; bu bilgilere inanıp, onları doğru kabul ederek ve onlara dayanarak hukuki işlem yapan kişilerin bu işlemlerinin sonuçları bağlayıcı olmalı ve muteber hükümler doğurmalıdır. Diğer bir ifade ile, sicil kayıtları hak iktisaplarına dayanak sağlamalıdır; velev yanlış olsalar dahi.

Bu son husus kamu güveni (amme itimadı) prensibi olarak adlandırılır ve gerçek sicil sisteminin temel fonksiyonlarından, hatta hasletlerinden, bir tanesini ifade eder." Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s. 119 – 120; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 57 – 59; Çağa ve Kender, s. 78 – 81; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s.61 – 62; Can, s.59 – 60; Kaner, s. 36 – 37; Tekil, s.45 – 46; Okay, s.130 – 133; Sinan Sami Akkurt ve Alper Uymaz, Registers in Turkish Civil Law and Functions of Them, 16th International Academic Conference, Amsterdam, 2015, s. 31, e.t. 06.02.2019, <https://ideas.repec.org/p/sek/iacpro/2504094.html>.

⁹³Akkurt ve Uyumaz, s.23.

faaydalanabilmesi için iyi niyetli olması gerekir⁹⁴. Yani kişi sicile güven ilkesi kapsamında sicildeki kaydın doğru olmadığını biliyorsa veya bilmesi gerekiyorsa sicil bu fonksiyonundan yararlanamayacaktır. Bu kapsamda sicilde tutulan kaydın doğru olmadığının bilinmesine ilişkin olarak, bir hakkın iktisap edilebilmesi için tescil şart ise, tescilin istem tarihi iyi niyete esas alınır. (TTK m. 983/II)

Yukarıda iyi niyete ilişkin yapılan açıklamaya paralel olarak, gemi sicilinde kayıtlı bulunmayan bir hakkın varlığı, sicile iyi niyetli olarak güvenmiş olan bir kişiye karşı ileri sürülemez. Örneğin; sicilde kayıtlı bulunan bir gemi üzerinde bir kişi lehine intifa hakkı bulunmakla beraber bu hak kaydedilmişse, sicile güvenerek geminin mülkiyetini iktisap eden iyi niyetli kişiye karşı lehine intifa hakkı bulunan kişi hak iddiasında bulunamayacaktır.

şu hususu da belirtmek gerekir ki, doktrinde bir karşı grř⁹⁵ bulunsa da gemi sicilinin kamu güveni fonksiyonu mülkiyet hakkı bakımından hüküm ifade etmez. Çünkü TTK m. 1001/I kapsamında gemi mülkiyetinin devri zilyetlik esasına bağlanmıştır.⁹⁶

Sicilin kamu güveni fonksiyonu kapsamında saydığı haklara ilişkin işlemler dışında yapılan hukuki işlemler, sicile tescil edilmiş olsa bile bir hüküm ifade etmeyecektir⁹⁷.

Fakat bu durumun bir istisnası mevcuttur. Eğer TTK m. 983 kapsamında tescil edilmiş olan haklar kapsamında hak sahibinin tasarruf yetkisi bir kişi lehine sınırlandırılmışsa veya gemi sicilindeki hakların doğru olmadığı ya da gerçek durumu

⁹⁴TTK m. 983/II metninde direkt olarak “iyi niyet” ifadesine yer verilmemekle birlikte, kanun metninde yer alan “Hakkın iktisabı için tescil şart olan hallerde, kaydın doğru olmadığının bilinmesi bakımından tescilli istem tarihi asıldı.” ifadesinden ve hukuk literatüründeki iyi niyet tanımından bu sonuca ulaşılmaktadır. İyi niyet tanımı için Ayr. Ol. Bkz. Akipek, Akıntürk ve Ateş, s.485 – 486; Sirmen, s. 476; Oğuzman, Seliçi ve Oktay – zdemir, s. 421 – 422; M. Kemal Oğuzman ve Nami Barlas, **Medeni Hukuk**, 24. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2018, s. 246 – 260.

⁹⁵“Tasarruf muamelesinden maksat, gemi mülkiyetinin devrine dair sözleşmedir. Her ne kadar Türk Ticaret Kanunumuz gemi mülkiyetinin kazanılmasında zilyetliğin devrini de şart koşmaktaysa da, sicile kayıtlı gemilerde zilyetliğin mülkiyeti açıklama fonksiyonu olmadığı için, iyi niyet, zilyetliğin devralındığı sırada değil; mülkiyetin devrine ilişkin ayni sözleşmenin yapıldığı sırada esas alınacaktır. Mülkiyet karinesi zilyetlikte değil, sicildedir. Bu bakımdan sicile kayıtlı gemilerde mülkiyet karinesinin zilyetlikte olduğu görüşü, Kanun’un diğer pozitif hükümleri karşısında, hukuki dayanaktan yoksundur. Sicile kayıtlı gemilerde mülkiyeti sicil açıklar. Mülkiyetin devrinde, zilyetliğin devrinin de aranmış olması, sicil aleniyeti sağlama fonksiyonunu değiştirmez. İyi niyetli iktisapta daima sicile güven esastır. Mülkiyetin devrinde, zilyetliğin devrini arayan hükmün, isabetli olup olmadığı ise ayrı bir tartışma konusudur.” Kaner, s.37, dn. 137.

⁹⁶Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.59 – 60; Kender, etingil ve Yazıcıoğlu, s.71 -72; Murat Aydın, Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2018, s. 71 – 73.

⁹⁷Szer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.60.

yansıtmadığına ilişkin bir şerh ya da itiraz mevcut ise artık o sicil kaydı bir karine oluşturmaz. (TTK m. 983/III, TTK m.977/II)

2.2.4.3. Sicilin Düzeltilmesi, İtiraz ve Şerh

2.2.4.3.1. Sicilin Düzeltilmesi

Sicil kayıtlarının genel olarak doğru olduğu ve gerçeği yansıttığı ifade edilse de bu durum her zaman doğru olmayabilir. Bu halde sicilde kayıtlı bulunan bilginin gerçek durumu yansıtacak şekilde düzeltilmesini istemede ilgili hak sahibinin hukuki yararı vardır⁹⁸. Ancak her ne kadar hak sahibinin hukuki yararı da bulunsa, sadece hak sahibinin istemine bağlı olarak söz konusu kayıt düzletilememektedir. Bu durumda düzeltme işleminden yarar sağlayacak hak sahibinin önünde iki yol mevcuttur.

Buna göre, ilk ihtimalde hak sahibi mahkemeye başvurarak, hakkı olduğunu kanıtlayarak gemi sicilinin gerçek durumu doğru şekilde gösterecek şekilde düzeltilmesini emreden bir mahkeme kararı alabilir ve mahkeme kararı ile ilgili sicilde düzeltme işlemini yapabilir⁹⁹.

⁹⁸Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.61.

⁹⁹“Davacı vekili, müvekkili adına Antalya Gemi Sicil Memurluğunda kayıtlı H... isimli motorlu deniz taşıtının 12.08.2005 tarihli protokol ile davalı Vait'e sattığını, davalının henüz devir işlemi tamamlamadan deniz taşıtını yasa dışı göç olayında kullandığını, Deniz Araçlarının Tesciline Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönergenin 7. maddesi gereğince dava konusu teknenin 18 GRT'nun altında olduğundan tescilinin zorunlu olmadığını, gayrimenkul sayılan gemilerin dışında kalan teknelerin satımının menkul hükümlerine tabi olduğu ileri sürerek, müvekkili adına kayıtlı deniz aracının mülkiyetinin 12.08.2005 tarihinde davalı Vait'e intikal ettiğinin tespitine, gemi sicil kaydında tekne malikinin Vait olarak düzeltilmesine, karar verilmesini talep ve dava etmiş, 22.11.2007 tarihli dilekçe ile ayrıca, Antalya Liman sicilinde Hüsametdin adına oluşturulan liman sicili kaydının hukuka aykırılığına ve geçersizliğinin tespitine karar verilmesini talep etmiştir.

Davalı Hazine vekili, dava konusu teknenin tescili zorunlu olmamakla birlikte tescili yapılmış olduğundan bundan böyle sicil kayıtlarında yapılacak her türlü işlemin resmi şekilde yapılması gerektiğini savunarak, davanın reddine karar verilmesini talep etmiştir.

Mahkemece, iddia, savunma, toplanan kanıtlar ve tüm dosya kapsamına göre, gemi siciline kaydı yapılan deniz araçlarının devrinin resmi şekilde yapılması gerektiği, dava konusu teknenin tescili zorunlu olmamakla birlikte tescili yapılmış olduğundan artık devrinin resmi şekilde yapılması gerektiği gerekçesiyle adi yazılı belgeye dayanılarak açılan davanın reddine karar verilmiştir.

Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir.

1-Davacı vekili, müvekkili adına kayıtlı deniz aracının mülkiyetinin 12.08.2005 tarihinde davalı Vait'e intikal ettiğinin tespitine, gemi sicil kaydında tekne malikinin Vait olarak düzeltilmesine, karar verilmesini talep ve dava etmiştir. Gemi siciline tescil, terkin ve düzeltme ilgilinin talebi üzerine olur. (TTK. 843 ve 849.) İlgililer mahkemeden gemi mülkiyetinin sicile tesciline dair istemde bulunamaz. İlgililer ancak, TTK'nin 864. maddesinde açıklandığı üzere sicil memurunun kararları hakkında aynı kanunun 36. maddesine göre itiraz hakları mevcuttur. Bu itibarla mahkemece gemi sicil kaydında tekne malikinin Vait olarak düzeltilmesine ilişkin talebin ve davalı Antalya Liman Başkanlığı aleyhine açılan davanın reddine karar verilmesi sonucu itibarıyla doğru görüldüğünden

İkinci bir ihtimalde düzeltme işleminde hukuki yararı olan kişi, hakkı etkilenecek olan kişinin onayı ile düzeltme işlemini gerçekleştirebilir. (TTK m. 975, 976, 978)

2.2.4.3.2. İtiraz

Sicilin gerçeği yansıtmadığı bir durumda, düzeltme işleminde hukuki yararı bulunan kimse mahkemeye başvurarak sicil düzeltilmesi için karar alıncaya kadar, ihtiyati tedbir yoluyla sicil kaydının doğru olmadığı hakkında bir itirazı tescil ettirebilir. (TTK m. 976)

İhtiyati tedbir kararının verilmesine ilişkin olarak kanun açık bir ifadeyle, hakkın tehlikede olduğuna dair yaklaşık ispat aranmaz demiş olsa da kimi yazarlar HMK¹⁰⁰'nın ihtiyati tedbir hükümlerinden (HMK m. 390/III) hareketle yaklaşık ispatın aranması gerektiğini savunmaktadırlar¹⁰¹.

İhtiyati tedbir kararı alındıktan sonra HMK m.397/I hükmüne göre, iki hafta içinde sicil düzeltilmesi için dava açılması gerekir.

2.2.4.3.3. Şerh

Şahsi talep haklarının korunması için kanunun öngördüğü hallerde gemi siciline şerh verilebilir. Bu haller;

dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davacı vekilinin aşağıdaki bent dışında kalan sair temyiz itirazlarının reddine karar vermek gerekmiştir.

2-Gemi mülkiyeti mefhumu, MK'nin 683. maddesindeki mülkiyet kavramının aynıdır. Ancak, gemi mülkiyetinin iktisap ve ziyayı hususunda deniz hukukunda özel hükümler getirilmiştir. TTK'nin 868. maddesine göre, gemi siciline kayıtlı bir geminin temlik için maliki ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene intikal edeceğine dair anlaşmaları لازم ve kafidir. Bir tasarruf işlemi olan bu anlaşma herhangi bir şekle tabi değildir. Mülkiyet sicil dışında intikal eder ve bundan sonra sicile düşürülen kayıt, sicil düzeltilmesi mahiyetindedir.

Davacı geminin mülkiyetinin tespiti talep ettiğine göre mahkemece bu hususta inceleme yapılarak geminin mülkiyetinin tespiti konusunda bir karar verilmesi gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiştir.", 11. HD., 2008/5459 E., 2110/1447 K., <https://www.kararara.com/yargitay/yhdk13/yrgtyk24098.html>, e.t. 14.02.2019.

¹⁰⁰RG K.T.: 12/01/2011, Y.T.: 04/02/2011, S.: 27836.

¹⁰¹"TK md. 976 (2) de ise "İhtiyati tedbir kararının verilmesinde hakkın tehlikede olduğuna dair yaklaşık ispat şartı aranmaz." ifadesi vardır. Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu'nun yerine geçmiş olan Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun md. 390 (3) hükmü, ihtiyati tedbir talep eden, "... davanın esası yönünden kendisinin haklılığını yaklaşık olarak ispat etmek zorundadır." demektedir. Bu ifadeye paralel olarak, TK md. 976 (2), c. 2 de de, "ihtiyati tedbir kararının verilmesinde, hakkın tehlikede olduğuna dair yaklaşık ispat şartı aranmaz." ifadesi yer almaktadır.

Bu ifadeye rağmen, kanaatimizce, TK. md. 976 uyarınca yapılacak başvurularda da, ispat yükümlülüğünün muhtevası, esas itibarı ile, yine ETK. md. 887/II çerçevesinde arandığı kapsam ve içerik içinde aranacaktır." Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.62.

1- Konusu Aynı Hak Olan Şahsi Talepler

Bir gemi veya gemi ipoteği üzerinde bir hakkın kurulmasını veya kaldırılmasını yahut böyle bir hakkın içeriği veya derecesinin değiştirilmesini isteyebilmek hakkını teminat altına almak amacıyla gemi siciline şerh verilebilir. (TTK m. 977/I)

2- Gemi Siciline Kayıtlı Gemilere Ait Kira Sözleşmesi

Gemi kira sözleşmesinde¹⁰² aksi sözleşmede taraflarca kararlaştırılmadıkça, taraflar, gemi kira sözleşmesinin Türk Gemi Sicili'ne şerhini isteyebilirler. (TTK m. 1121/I)

Bu şerh, sonraki maliklere, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde, gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğunu yükler. (TTK m. 1121/II).

3- Finansal Kiralama Sözleşmesi

Finansal Kiralama Faktoring ve Finansman Şirketleri Kanunu'na¹⁰³ göre kendine mahsus sicili olan taşınır mallara ait sözleşmeler kendi sicillerine tescil ve şerh olunabilir. Bu kapsamda finansal kiralamaya ilişkin bir sözleşme de gemi siciline şerh edilebilecek ve bu şerh geminin sonraki maliklerini de etkileyecektir¹⁰⁴.

¹⁰²Gemi kira sözleşmesi hakkında bilgi için Ayr. Ol. Bkz., Salih Önder, TTK Kapsamında Gemi Kira Sözleşmesinin Unsurları ve Hukuki Niteliği, **GÜHF Dergisi**, C.20, S.1, 2016, s. 163 – 189.

¹⁰³RG K.T.: 21/11/2012, Y.T.: 13/12/2012, S.: 28496.

¹⁰⁴"Davacı vekili; müvekkil şirketin davalıların sahip, işleten ve donatanı olduğu OBO E.... gemisine muhtelif limanlarda yakıt verdiğini çıkarılan faturaların davalılarca ödenmediğini, alacağın bir gemi alacağı olması sebebiyle gemi ve teferruatı üzerinde kanuni rehin hakkı tanınmasına yakıt bedeli ve faizden oluşan 292.850 ABD Doları alacağın davalılardan tahsiline karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

Davalı V.... Deniz Finansal Kiralama A.Ş. vekili, kiracının finansal borcundan kiralayan olarak mesul olmadıklarından davanın reddini istemiştir.

Diğer davalılar, yakıt alacağının gemi üzerinde rehin hakkı veren alacaklardan olmadığını ayrıca istenen faizinde fahiş olduğunu savunarak, onlar da davanın reddini talep etmişlerdir.

Mahkemece, davalı V.... Finansal Kiralama A.Ş. hakkındaki dava husumet sebebiyle reddedilmiş, davalı M.... Denizcilik A.Ş. hakkındaki dava ile ilgili olarak açılmamış sayılma kararı verilmiş, keza alacağın tahsili istemi de reddolunarak, alacak için gemi üzerinde rehin hakkı tanınmasına hükmolunmuştur.

Davalılardan V.... Deniz Finansal Kiralama A.Ş. ve E.... Deniz Taşımacılığı A.Ş.'nin temyizi üzerine Dairemizce, her iki davalının gemi üzerinde rehin hakkı tanınmasına ilişkin temyiz itirazları yerinde görülerek (finansal kiralanda gemi rehni olmayacağı gerekçesi ile) karar bozulmuş, bozma nedenine göre de davalı E....nin sair itirazlarının incelenmesine şimdilik gerek görülmemiştir.

Davacı vekili, eski iddialarını tekrarlayarak karar düzeltme isteminde bulunmuştur. 1- Dava kanuni rehin hakkı tanınması ve alacak istemine ilişkin bulunmaktadır.

Dairemizce, finansal kiralama konusu gemi üzerinde kiracının borcu dolayısıyla kanuni rehin hakkı tanınamayacağı gerekçesiyle yapılan bozmaya karşı vaki karar düzeltme incelemesinin başında ihtilafın çözümüne esas olacak hukuki müesseselerin ve yasal düzenlemelerin genel olarak birbirini doğrulayan ilmi içtihatlar ışığı altında yeniden incelenmesine gerek görülmüştür (Bkz. Prof. Dr. Sabih Arkan, Prof. Dr. Haluk Tandoğan

Hatırasına Armağan Ank. 1990 Gemilerle İlgili Finansal Kiralamadan Doğan Bazı Sorunlar, makale. sh. 435 vd. Prof. Dr. Turgut Kalpsüz Gemi Rehni, İkinci Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları Ank. 1990 Sh. 10 vd. Prof. Dr. Rayegan Kender, Prof. Dr. Ergon Çetingil Deniz Ticaret Hukuku Temel Bilgiler Kitabı sh. 174 vd.) Deniz ticaretinin kendine has özellikleri sebebiyle konuyu düzenleyen kanunlarda donatanın sorumluluğu kasıtlanmış, alacaklılara karşı mesuliyeti "deniz serveti" gemi ve navlun ile sınırlı tutulmuş, buna karşılık da TTK.nun 1235. maddesinde on bent halinde belirlenen alacakların doğumu halinde de alacaklılara alacaklarını donatanın deniz servetinden öncelikle takip etme yetkisi tanıyan kanuni rehin hakkı verilmiştir (TTK. 1236). TTK.nun 1235. maddesinde belirlenen alacaklara tanınan hakka "gemi alacağı hakkı" bu hakkın sağladığı rehin hakkına da kanuni rehin hakkı denilmektedir. Gemi alacaklısı hakkını doğuran olay meydana geldiğinde kanuni rehin hakkı yasadan dolayı kendiliğinden doğar ve TTK.nun 1257. maddesi gereğince bütün alacaklara takaddüm eder. Rehin hakkı veren alacakların ortak özelliği geminin işletilmesinden doğmuş olması ve zilyedine bakılmaksızın gemi ve navluna takip etmesidir (TTK. 1236/2). TTK.nun 946/2. maddesine göre, "malik geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla talepte bulunan kişiyi hakkını işlemekten men edemez. Gemi alacaklısı hakkı hukuki niteliği itibarıyla borç-sorumluluk ayırımına dayanan bir haktır. Bu hakkın borçlusu gemi donatanıdır. Gemi maliki ise, alacak dolayısıyla şahsen sorumlu olmayıp, gemisi ile aynı mesuliyet taşır.

10.6.1985 tarihli 3226 sayılı Finansal Kiralama Kanunu'nun (FKK) 8. maddesinin ilk fıkrasında finansal kiralama sözleşmesinin noterlikçe yapılacağı, sözleşme gemiye ait ise sicilne şerh verileceği, ikinci fıkrasında ise, tescil ve şerhten sonra üçüncü kişilerin finansal kiralama konusu mal üzerindeki aynı hak iktisaplarının kiralayana karşı ileri sürülemeyeceği hükme bağlanmıştır. Yasa'nın 19/1. maddesinde kiracının iflası halinde iflas memurunun finansal kiralama konusu malların tefrikine karar vermesi, 19/11. maddesinde de kiracı aleyhinde icra takibi yapıldığında bunları takip dışı tutması gerektiği düzenlenmiştir. Yasa'nın gerekçesinde şerh ve tescil ile iyiniyetli kişilerin finansal kiracıdan aynı hak iktisap edememelerinin amaçlandığı belirtilmiştir.

Somut olayda çözümü gereken husus, FKK.nun 8 ve 19. maddeleri karşısında gemi alacaklısına finansal kiralama konusu gemi üzerinde rehin hakkı tanınıp tanınmayacağı ve rehin hakkının tanınması için açılan davada finansal kiralayana husumet yöneltilep yöneltilemeyeceğinden ibarettir.

Gemi alacaklısı hakkı ve bunun sağladığı kanuni rehin hakkının borçlusu donatandır. Finansal kiralama kiracı donatan olduğundan (TTK.nun 1242. maddesi) dava donatan-kiracıya veya kaptana karşı açılmak gerekir. Gemi maliki olan finansal mal kiralayana ise alacak hakkının borçlusu olmayıp, alaktan gemisi ile yani aynen mesul olduğundan rehin hakkının tanınması davasında davalı sıfatı yoktur. Yerel mahkemenin husumete ilişkin bu yoldaki kararı yasaya uyarlıdır. FKK.nun kanuni rehin hakkının doğum ve uygulanmasına engel teşkil edip etmeyeceği hususuna gelince; FKK.nun 8/2. maddesi yukarıda izah edildiği ve yasa gerekçesinde de belirtildiği gibi finansal kiralama konusu malın (Gemi) iyiniyetli üçüncü kişilerin malik olmayan (finansal kiracı)dan aynı hak iktisap etmelerini engellemek için vazedilmiştir. Bu iktisap, tescilden sonra yapılan sözleşmeden kaynaklanan bir edinimdir. Gemi alacağı ve kanuni rehin hakkı ise TTK.nun 1235. maddesinde yazılı olayların vukuu ile yasa sebebiyle kendiliğinden doğar. Kanuni rehin hakkı kullanımı gemiye yönelik bir haktır. Bu hak geminin sicilde kayıtlı olup olmamasına, zilyet veya sahibinin kim olduğuna bakılmaksızın vücut bulur ve uygulanabilir. Deniz ticaretinin özelliklerinden kaynaklanan, kendine özgü bir imtiyaz ifade eden, doğrudan mülkiyet iddiası içermeyen kanuni rehin hakkının doğum ve kullanımının, FKK.nun 8/11. maddesinde yazılı ve ancak finansal kiralama konusundaki üçüncü kişilerin edinimini yasaklayan kuralla ortadan kaldırılması düşünülemez. Esasen TTK.daki kanuni rehin hakkı ile FKK.nunda yasaklanan 3. kişilerin mülkiyet iktisabı mahiyet itibarıyla birbirinden farklı ve yekdiğeri ile çatışmayan kavramları ifade etmektedir. Bu belirleme finansal kiralama konusu geminin işletilmesi gemi malikine karşı haksız olmayıp, finansal kiralama sözleşmesine dayandığından, TTK.nun 946. maddesinde yazılı kurala da uyarlık arz etmektedir.

Gemi alacaklısı ve kanuni rehin hakkının izah edilen mahiyeti ve doğumunun engellenemeyeceği kuralı icabı, bu hakların kullanılması FKK.nun 19/1. maddesi öne sürülerek engellenemez. FKK.nun 19. maddesinde yazılı kiralama konusu malların iflasta

Serhin Verilmesi

Gemi siciline şerh verilebilmesi için, bir ihtiyati tedbir kararı ya da şerh sonucu gemisi veya hakkı sınırlanan kişinin onayı gerekir. İtirazda olduğu gibi yine şerhte de ihtiyati tedbir kararı verilirken hakkın tehlikede olduğuna dair yaklaşık ispat şartı aranmaz. (TTK m. 978)

2.3. Yapı Halindeki Gemilere Mahsus Sicil

Taşıdıkları ekonomik değerin büyüklüğü sebebiyle, kanun koyucu, yapı halindeki gemilerin de bir sicil sisteminin çatısı altında düzenlenmesini uygun görmüş ve yapı halindeki gemilere özgü bir sicil sistemi kurmuştur¹⁰⁵.

Yapı halindeki gemilere özgü sicile¹⁰⁶ ilişkin hükümler TTK'nın 986 - 992 maddelerinde ve GSN'nin 76 – 84 maddelerinde düzenlenmiştir.

Yapı halindeki gemilere özgü sicil, adından da anlaşılacağı üzere sadece yapım aşamasındaki gemilerin kaydedildiği bir sicil düzenidir. Yapımı tamamlanan gemiler, yapı sicilinden ilgili gemi siciline geçirilir.

tefriki ve icra takibinde takip dışı tutulması kuralları ile, kanundan doğan ve özel bir imtiyaz teşkil eden kanuni rehin hakkını birbirinden ayrı düşünmek ve kanuni rehin hakkını 8. maddede olduğu gibi, bu maddenin de dışında mütalaa etmek gerekir. Geminin finansal kiralamaya konu edildiği hallerde deniz hukukuna özgü bu özel amaçların göz ardı edilerek, gemi malikinin korunmasının bir gereği ve dayanağı olamaz. Kanuni rehin hakkı geminin işletilmesinden doğup finansal kiralayanda gemi işletilmesini menfaat karşılığı kiralayıp devrettiğine göre, gemi üzerinde gemi alacağı ve kanuni rehin hakkı doğumu riskini de göze almış demektir. Gemi, donatan-borçlunun malvarlığına dâhil olsun veya olmasın, malik veya zilyedi kim olursa olsun, rehin hakkının alacağın takip konusunu kanunen gemi teşkil ettiğinden onun iflas masasından tefriki ve icrada takip dışı tutulması mümkün olamaz. Aksi görüşü içeren daire bozmasındaki gerekçe yukarıdaki açıklamalar karşısında isabetli görülmemiştir.

Yukarıdan beri izah edilen nedenlerle, davacı vekilinin karar düzeltme isteminin kabulüyle, 2.6.1998 tarihli bozma kararımızın kaldırılmasına, husumete ve kanuni rehin hakkının kabulüne, alacak isteminin reddine ilişkin hükmün onanmasına karar vermek gerekmiştir.

2- Davalı E.... A.Ş.'nin temyizine gelince; dosyada mevcut delil durumuna, delillerin değerlendirilmesinde ve yasanın uygulanmasında bir usulsüzlük bulunmamasına göre, E.... A.Ş. vekilinin de yerinde olmayan temyiz itirazlarının reddi ile hükmün onanması gerekmiştir.

Yukarıda (1) numaralı bendde açıklanan nedenlerle; davacı vekilinin karar düzeltme talebinin kabulü ile 2.6.1998 tarih ve 1997/10440 E. ve 1998/4127 K. sayılı bozma kararımızın kaldırılmasına, keza davalı E.... A.Ş. vekilinin de (2) numaralı bentte açıklanan nedenlerle yerinde görülmeyen temyiz itirazlarının reddi ile mahkeme kararının (ONANMASINA), oybirliğiyle karar verildi.”, Yargıtay 11. HD, E. 1988/8202, K. 1999/4832, T. 04.06.1999, khyk.kazancihukuk.com, e.t. 16.04.2019.

¹⁰⁵ Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.63.

¹⁰⁶ “Bu sicilın kısaca “yapı sicili” olarak nitelendirilmesi mümkündür. Nitekim bu sicilın ilk kez ele alındığı hükümde “yapı halindeki bir gemi ibaresi kullanıldıktan sonra, izleyen hükümlerde yalnızca “yapı” terimine yer verilmiştir.”, Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.2, s.49.

Hemen belirtelim ki, TTK m. 991 hükmünün TTK m. 954'e yaptığı atıf sebebiyle, yapı sicilinde de gemi siciline uygulanan genel kurallar geçerli olacaktır.

Bununla birlikte yine TTK m. 991 hükmünün, TTK m. 973 ve 983'e yaptığı atıflar nedeniyle, yapı sicili de gemi siciline paralel olarak aynı sicil fonksiyonlarına sahiptir. Ancak şunu belirtmek gerekir ki, sicilin kamu güveni fonksiyonu özelinde, yapı sicilinde gemi sicilinden farklı olarak, sicil kayıtlarının ipotek hakkı dışında kalan haklara ilgili karine teşkil edeceğini gösterir nitelikte bir hüküm yoktur.¹⁰⁷

2.3.1. Yapı Halindeki Gemilerin Tescili

Yapı halindeki gemi, malikin istemi üzerine her zaman sicile tescil ettirilebilir. Malikin istemi dışında, yapı, üzerinde bir gemi ipoteğinin kurulması yahut yapının ihtiyati ya da kesin haczi veya tersane sahibinin gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak amacıyla sicile şerh verilmesi söz konusu olduğu takdirde sicile kaydedilir. (TTK m. 986/I)

Yapıyı sicile kaydettirmek isteyen malikin veya kanuni ipotek hakkını tescil ettirmek isteyen tersane sahibinin vereceği dilekçe ile birlikte yapı sicile kaydedilir. (TTK m. 987/I)

Sicile kayıt yaptırmak isteyen ihtiyati veya icrai haciz kararı almış olan alacaklı kimselerse, icra müdürünün yazısı ile yapı siciline kayıt başvurusunda bulunabilirler. (TTK m. 987/II)

TTK m. 988 hükmü uyarınca yapı siciline kayıt için başvuranların bildirmesi gereken hususlar ise şunlardır;

- Yapılmakta olan geminin türü ile adı veya numarası veyahut diğerlerinden ayırt edilmesini sağlayacak işaret,
- Yapım yeri ve tersane,
- Maliki,
- Yetkili gemi ölçme kurumu tarafından verilen, ipoteğin kurulabilmesi için gerekli şartların bulunduğunu gösterir belge (Belgede inşaatı tamamlanan geminin 18 gros tonilatodan büyük olduğunu ve görülebilecek bir yerinde diğer yapılardan ayırt edilebilmesini sağlayan ad ve numara bilgilerinin olduğu gösterilir. (TTK m. 1054))¹⁰⁸.

¹⁰⁷Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.63 vd.

¹⁰⁸“Davacı vekili, müvekkili şirketin yaptırdığı 063 inşa numaralı geminin, omurgası yapılmış, açık ve daimi olarak tefrik ve temyizi mümkün halde olduğunu, delil tespiti,

Yapı halindeki gemi, yapım yerinin bağılı bulunduğu yerdeki sicil müdürlüğüne tescil olunur. Yapı, yetkili sicil müdürlüğünün yetki çevresi dışına taşınmış olsa bile aynı sicil müdürlüğü yetkili kalır. (TTK m. 986/II) Bu yapıya ilişkin gerekli bilgiler yine bu sicil müdürlüğüne bildirilir.

2.3.2. Yapının Sicilden Terkini

Yapının sicilden terkin edilebileceği haller TTK m. 992’de düzenlenmiştir. Buna göre yapının sicildeki kaydı;

bilirkişi raporu ile sabit bulunduğunu, inşa halindeki bu yapı üzerine gemi ipoteği tesis edileceğini, yapının inşa halinde gemilere mahsus gemi siciline tescilli taleplerinin, TTK.nun 859 ve 860. maddelerine uygun bulunduğu halde, davalı sicil müdürlüğünce tescil talebinin reddedildiğini, bu nedenle kredi alma olanağının tehlikeye girdiğini ileri sürerek, yapının sicile tesciline karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

Davalı temsilcisi, yapının TTK.nun 941.madde hükmünde belirtilen safhada olmadığını tespit ettirdiklerini savunarak, davanın reddini istemiştir.

Mahkemece, iddia, savunma, toplanan kanıtlar doğrultusunda, delil tespit bilirkişi raporu ile yapının TTK.nun 860 ve 941.madde hükümlerine uygun olduğu, tescil için başka bir koşul aranmayacağı, savunmada geçen raporun somut bir gerekçe içermediği gerekçeleriyle, davanın kabulüne karar verilmiştir.

Kararı, davalı Hazine vekili temyiz etmiştir.

1-Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, davalı Hazine vekilinin aşağıdaki bendin kapsamı dışında kalan diğer temyiz itirazlarının reddi gerekmiştir.

2-Dava, davalı Gemi Sicil Müdürlüğü’nün, davacının tescil talebinin reddine ilişkin kararının, TTK.nun 864.maddesi yollamasıyla, aynı kanunun 36.maddesi uyarınca iptaline ve talebin tesciline karar verilmesi istemine ilişkindir.

Uyuşmazlık tescili istenen inşa halindeki geminin, TTK.nun 860/3.maddesi yollamasıyla, aynı kanunun 941/2.maddesinde yazılı inşaat safhasına ulaşmış olmadığı noktasında toplanmaktadır.

Aynı kanunun 860/3.maddesinde, bu safhanın yetkili gemi mesaha makamının vereceği bir belge ile ispat olunması gerektiği hükme bağlanmıştır.

Davalı Müdürlük, davacının tescil talebi gelince, araştırma yaptırmış, Gemi Survey Kurulu bünyesindeki uzmanlardan ikisi tarafından düzenlenen 21.8.2001 tarihli raporda, tescile konu gemi inşaatının TTK.nun 941.maddesine uygun olmadığını görüldüğünün belirtilmesi üzerine tescil talebini reddetmiştir.

Mahkemece, uygunsuzluğun ne olduğu hakkında hiçbir somut gerekçe gösterilmediği gerekçesiyle, bu rapora itibar edilmemiş, davacı tarafın davadan önce hasımsız yaptırdığı delil tespitine ilişkin ibraz ettiği 17.8.2001 tarihli bilirkişi kurulu raporu yeterli görülerek ve iki rapor arasındaki çelişki giderilmeden davanın kabulüne karar verilmiştir. Bu durumda, mahkemece, delil tespit dosyası da getirtilerek, davalı tarafın savunmasında geçen rapor ile davacı tarafın dayandığı delil tespitine ilişkin bilirkişi kurulu raporu arasında ortaya çıkan sonuca etkili, esaslı çelişki yöntemince giderilmek ve sonucuna göre karar verilmek gerekirken, eksik inceleme ile ve yazılı gerekçelerle, davanın kabulü, doğru görülmemiştir.

Yukarıda (1) nolu bentte açıklanan nedenlerle, davalı Hazine vekilinin diğer temyiz itirazlarının reddine (2) nolu bentte açıklanan nedenlerle, temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün davalı yararına BOZULMASINA, 8.10.2001 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.”, Yargıtay 11. HD., E. 2001/8496, K. 2001/7554, T. 08.10.2001, khyk.kazancihukuk.com, e.t. 16.04.2019.

- Geminin tersane sahibi tarafından, yabancı ülkeye teslim edildiğinin bildirilmesi,
- Yapının maliki ile geminin yapıldığı tersane sahibinin, kaydın sicilden silinmesini istemeleri,
- Yapının harap olması,

hâllerinde silinir.

Yapının harap olduğu hal dışında eğer yapı üzerinde bir ipotek hakkı mevcutsa, yapının sicilden terkin edilebilmesi için ipotekli alacaklının ve varsa sicile kayıtlı bulunan diğer hak sahiplerinin de onayı gerekir. (TTK m.992/II)

2.4. Türk Uluslararası Gemi Sicili

Daha önce¹⁰⁹ gemilerin tabiiyeti başlığı altında da bahsettiğimiz gibi her ülke bir geminin kendi tabiiyetine girmesi ve sicillerine tescili için farklı şartlar aramaktadır. Kimi ülkeler açısından öne sürülen tescil şartları zorlayıcı iken kimi ülkeler açısından daha kolaydır. Bu kapsamda ekonomik gelişimini tamamlamamış ya da ticari gemi filosu yeterince büyük olmayan ülkeler, gemilerin kendi sicillerine tescil edilebilmesini sağlamak amacıyla düşük vergi almak, işlem kolaylığı gibi birtakım kolaylıklar sağlayarak hem sicillerine kayıtlı gemi sayısını arttırmakta hem de bu yolla deniz ticaretinden kaynaklı kazançlarını çoğaltmaktadırlar. Bu kolaylığı sağlayan ülkelere “Ucuz Bayrak” (Biligflagen) veya “Elverişli Bayrak (FoC) Devletleri” denmektedir¹¹⁰.

Hemen ve önemle belirtmek gerekir ki, bu elverişli bayrak devletleri hem dünya denizciliği için hem de ülkemiz için ciddi bir tehlikedir¹¹¹.

¹⁰⁹Yukarıda bkz. s. 17 – 18.

¹¹⁰Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.2, s. 49 -50; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 71 - 72; Çağa ve Kender, s. 85 – 86; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 65 – 67; Can, s. 69 - 70.

¹¹¹“UDH Bakanlığı bünyesinde yer alan Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü Planlama ve Bilgi Yönetimi Daire Başkanlığı, 1999 ila 2017 yıllarına ait olmak üzere Türk Bayraklı gemilere ilişkin istatistikleri duyurmaktadır. 150 GRT ve üstü gemilere ilişkin bu istatistiklere göre, Türk Bayraklı filonun toplam taşıma kapasitesi içinde TUGS’ye kayıtlı gemilerin payı uzun süre %90 ila %92 aralığında seyretmiştir. Ancak 2017 yılında bu oranda bir yükselme yaşanmıştır. Buna göre, 7.987.847 DWT toplam taşıma kapasitesi içinde TUGS’ye kayıtlı 1.022 geminin payı 7.610.817 DWT’ye çıkmıştır. Bu oran, %95,28’e tekabül etmektedir. Bu verilere göre, ticaret denizciliği açısından belirleyici kıstas olan “yük taşıma kapasitesi” esas alındığında, Türk Bayraklı filo ağırlıklı olarak TUGS’ye kayıtlıdır.” Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.2, s. 49 -50; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 71 -72; Çağa ve Kender, s. 85 – 86; Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 65 – 67; Can, s. 69 -70; Hayrettin Kurt, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nun Değerlendirilmesi, **AnkBD**, S.2, 2014, s.276.

Bu tehlikenin önüne geçebilmek adına birçok büyük devlet gibi ülkemiz de Milli Gemi Sicili'nin yanında ikinci bir sicil olarak uluslararası gemi sicili kurulmuştur. Bu ikinci sicil sayesinde ticaret gemilerine birtakım avantajlar ve kolaylıklar sağlanmak istenmiş ve böylelikle ellerinden kaçan tonajı geri çekmeyi amaçlamışlardır. Sonuç olarak Türk Uluslararası Gemi Sicili mevzuatımıza 16.12.1999 tarih ve 4490 sayılı kanun ile girmiştir. Yine bu kanun kapsamında Türk Uluslararası Gemi Sicili Yönetmeliği¹¹² çıkarılmıştır. Bu kanun ve yönetmelik TTK'nin 995. maddesi kapsamında varlığını devam ettirmektedir.

2.4.1. Sicil Kayıtları

TUGS, ilk kez olarak TUGSK m. 3/I hükmü kapsamında İstanbul'da kurulmakla beraber günümüzde İzmir'de de irtibat bürosu (şubesi) bulunmaktadır.

TUGS kapsamında tutulan kayıtların neler olacağı ve nasıl düzenleneceğine dair bir açıklık yoktur. Bununla birlikte TUGSY m. 6/I – b “*TUGS Memurluğu Bürosu ve İrtibat Büroları bünyesinde, örneği Ek-1’de verilen TUGS Kütüğü açılır. Bu kütük bilgisayar ortamında tutulur ve ayrıca her gemi için ayrı bir dosya açılır.*” demek suretiyle TUGS kayıtlarının neleri ihtiva ettiğini göstermektedir. Ancak bu belgelerin nasıl düzenleneceğine, bu belgeleri onaylamaya yetkili makamın hangisi olduğuna ya da onaylama işleminin ne şekilde yapılacağına dair net bir ifade yer almamaktadır¹¹³.

2.4.2. Türk Uluslararası Gemi Sicilinin Hukuki Niteliği

TUGS, TTK’da düzenlenen milli gemi sicili ya da yapı sicili gibi kapsamlı bir düzenlemeye sahip olmamakla beraber kanun koyucunun TTK’dan bağımsız bir gemi sicili kurma iradesi ile değil fakat ekonomik birtakım kaygılar sebebiyle geliştirdiği ihtiyari bir sicildir¹¹⁴. TUGS’nin ihtiyari bir sicil olarak anılmasının tek sebebi birtakım ekonomik kaygılar sebebiyle oluşturulmuş bir sicil olması değildir. Aynı zamanda TUGS’nde de diğer sicillerde olduğu gibi yapılması gereken pek çok husus TUGSK’da ya da TUGSY’de düzenlenmemektedir. Bunun yerine kanun ve yönetmelik TTK’ya atıf

¹¹²RG K.T.: 03/06/2000, Y.T.: 23/06/2000, S.: 24088.

¹¹³Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 72 – 74; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s. 172 – 174.

¹¹⁴Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 74 – 76; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s. 174 – 178; Kurt, s. 276 – 288; Can, s. 69 – 70; Gülsüm Şumlu, “Türk Uluslararası Gemi Sicili Kapsamındaki İşletmelerde Muhasebe Düzeni”, **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2007, s.34 – 48.

yapmak suretiyle, tescil ve terkin işlemleri, başvuruların şekilleri, sicil memurunun yetkileri gibi pek çok müesseseyi düzenlemektedir.

Yukarıda anılan sebeplerden dolayı kimi yazarlar TUGS'ni MGS'nin yapılanması içinde özel bir alanı ilgilendiren bir sicil olarak nitelendirmektedir.¹¹⁵

2.4.3. Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne Tescil

TUGS'ne, Türkiye'de ikamet eden Türk uyruklu gerçek kişilerin Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler ve yatlar Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil ettirilebilir. (TUGSK m.5/I, TUGSY m.7/I)

2.4.3.1. Gemilere İlişkin Şartlar

2.4.3.1.1. Genel Olarak

TUGSK ve TUGSY, TTK'dan farklı olarak sicili tescil ettirilebilecek deniz araçlarını gemiler, ticari yatlar, özel maksatlı – özel yapılı gemiler, ticari amaçla kullanılan yolcu gemileri, yük gemileri, açık deniz balıkçı gemileri olarak saymıştır¹¹⁶.

2.4.3.1.2. Yük Gemileri

TUGSK veya TUGSY kapsamında yük gemisine ilişkin olarak ayrıntılı bir tarif verilmemektedir. Bununla birlikte yük dediğimiz kavram gözle görülebilen, ölçülebilen ya da sayılabilen somut cisimlerdir¹¹⁷. Buna ek olarak bir cismin yük sayılabilmesi için ekonomik değerinin bulunması da şart değildir. Bu kapsamda somut olayda yük gemisi olarak tespit edilebilen gemilerin TUGS'ne tescil edilmesinde bir engel yoktur.

Yalnız şunu belirtmek gerekir ki kanun koyucu, yurt dışından getirtilen gemilerin TUGS'ne tescil edilebilmeleri için 3.000 DWT'nin üzerinde olmalarını şart koşmuştur. (TUGSY 2/I – c)

¹¹⁵Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.76; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s. 178.

¹¹⁶Bu başlık altında TTK kapsamındaki gemi tanımı dışında sayılan gemilerin tanımlarına ilişkin genel olarak yeterli bilgi mevzuatımızda yer almamaktadır. Bu sebeple çoğu kez sicile tescil edilecek gemi için somut olayda geminin taşıdığı özelliklere bakılacaktır. Ancak somut olayda da söz konusu gemilere ilişkin mevzuatta çoğu zaman net ifadeler yer almaması sebebiyle yetkili makam söz sahibi olacaktır. Bu kapsamda Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün düzenlediği "Gemi Sicilleri İçin Gemi Tanımlamaları" kitapçığı yardımcı olacaktır. Kitapçık için bkz.

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/DISGM/tr/doc/20170116_101537_66968_1_64.pdf, e.t. 04/03/2019.

¹¹⁷Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 77 – 78.

2.4.3.1.3. Yolcu Gemileri

TUGSK ve TUGSY kapsamında yük gemisinde olduğu gibi yolcu gemisi için de bir tarif yer almamaktadır. Bu sebeple nelerin yolcu gemisi olabileceği tartışmalıdır¹¹⁸. Bu kapsamda insan taşıyan (yolcu) yük gemileri veya yatlar da yolcu gemisi olarak kabul edilebilir.

Her ne kadar TUGSK ve TUGSY’nde yolcu gemisine ilişkin bir kavram yer almasa da mevzuatımızda çeşitli yerlerde on ikiden fazla yolcu taşıyan ticaret gemilerinin yolcu gemisi olarak adlandırıldığı bilinmektedir¹¹⁹.

Yine yük gemilerinde olduğu gibi yolcu gemilerinde de ithal edilecek gemilerde büyüklük kıstası mevcuttur. Buna göre ithal edilecek gemi 300 GRT’nin üzerinde olmalıdır.

2.4.3.1.4. Açık Deniz Balıkçı Gemileri

Açık deniz balıkçı gemilerinin neler olduğuna veya hangi özellikleri barındırmaları gerektiğine ilişkin bir tarif TUGSK veya TUGSY’nde bulunmamakla beraber kanun bu gemilerin de TUGS’ne tescil edilebileceğini düzenlemektedir. Şu halde açık deniz balıkçı gemilerinin neler olduğu somut olayda geminin genel özelliklerinden yola çıkılarak yetkili makamca belirlenecektir.

2.4.3.1.5. Özel Maksatlı – Özel Yapılı Gemiler

TUGSK’da tanımlar başlıklı m.2’de adı geçen bu gemi türüne ilişkin bir tanımlama bulunmamakla birlikte yine aynı madde içinde bu gemilerin neler olduğunun UDnzb.’nın yayınlayacağı bir liste ile belirlenebileceği ifade edilmektedir. Nitekim bu hükme dayalı bir liste 13 Temmuz 2007’de ilan edilmiştir¹²⁰.

2.4.3.1.6. Yatlar

Yatlar da TUGSK’da gemilerle beraber TUGS’ye tescil edilebilecek deniz araçları arasında sayılmıştır. Ancak belirtmek gerekir ki tüm yatlar TUGS’ye tescil edilebilecek nitelikte değildir. Bu konu özelinde kanunda yer alan tariftten hareketle

¹¹⁸Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.78.

¹¹⁹DCMK m. 1/I – c; Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınması Hakkındaki Tüzük m. 3/III; Gemi Adamları Yönetmeliği m. 4/XII.

¹²⁰Bkz. dn. 105.

yolcu sayısı otuz altıyı geçmeyen spor, gezinti gibi amaçlara hizmet eden tanzim evrakında ticari yat olarak anılan yatlar tescil edilebilir niteliktedir. (TUGSK m. 2/I – b, TUGSY m. 4/I – b)

2.4.3.2. Maliklere İlişkin Şartlar

TUGSK m. 5/I ve TUGSY m. 7/I hükümlerinde, Türkiye'de ikamet eden Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemilerin ve yatların Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil ettirilebileceği düzenlenmiştir.

Yukarıdaki ifadeden de anlaşılacağı üzere kanun koyucu, TTK kapsamında şart koştuğu tescil işlemi için gerekli tabiiyet unsurunu, TUGS kapsamında gerekli görmemiştir. Bunun yerine daha yumuşak bir şart olarak ikametgâhı tercih etmiştir.

İkametgâh şartına ilişkin şunu belirtmek gerekir ki, TUGS'nin kuruluş amacı düşünüldüğünde sadece tabiiyetin değil, ikametgâhın da şart koşulmaması gerektiği kimi yazarlarca savunulmaktadır¹²¹.

TUGSK'nın aradığı ikametgâh şartında, ikametgâhın hangi hususlara göre belirleneceği konusunda ise TMK m. 19, 51 ve TTK m.42/I hükümleri yol gösterici olacaktır.

2.4.4. Türk Uluslararası Gemi Sicilinden Terkin

TUGSK ve TUGSY kapsamında TUGS'nden bir geminin terkin işleminin nasıl yapılacağı düzenlenmemektedir. Bu sebeple bu işlemde de TTK'nın terkine ilişkin hükümleri kıyasen uygulanacaktır.

2.5. Bağlama Kütüğü

2.5.1. Genel Olarak

“Bağlama Kütüğü”, mevzuatımıza 2009 yılında Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname¹²²,ye yapılan ekleme kapsamında 16/05/2009 tarih ve 27230 sayılı Resmi Gazete 'de ilan edilen Kanun'un ek

¹²¹Ayr. Ol. Bkz. Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.81 -82; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s.194; Çağa ve Kender, s. 86 – 89.

¹²²RG K.T.: 10/08/1993, Y.T.: 19/08/1983, S. 21673.

m. 12 hükmü ile girmiştir. Daha sonra bağlama kütüğüne ilişkin hususlar çıkarılan Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'nde düzenlenmiştir¹²³.

Bağlama kütüğü, her liman başkanlığında ve liman başkanlığının yetki alanında bulunmayan iç sularda belediye başkanlıkları bünyesinde kurulan bir kayıt teşkilatıdır. Yani MGS veya TUGS gibi gerçek anlamda bir sicil değildir¹²⁴.

2.5.2. Bağlama Kütüğünün Kapsamı

Bağlama kütüğünün kapsamına gemiler, deniz araçları ve iç su araçları girmektedir. (BağKütY m. 2)

Belirtmek gerekir ki, BağKütY'nde yapılan gemi tanımlaması DCMK'daki gemi tanımlaması ile paraleldir. Buna göre BağKütY kapsamında gemi, cinsi, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her aracı ifade etmektedir.

2.5.3. Bağlama Kütüğüne Kayıt

Kanun koyucu tarafından öngörülen bu kayıt sistemine, MGS'ye kaydedilmesi mecbur olan gemiler ve TUGS'ne kayıtlı olan gemiler dışında kalan bütün gemilerin bağlama kütüğüne kaydedilmesi zorunludur. (BağKütY m.9/I)

Bununla birlikte silahlı kuvvetlere ait gemiler, devlete ait gemiler ve temel kamu düzenine tahsis edilmiş olan gemiler kaydedilmeyecektir. (BağKütY m.9/II)

¹²³RG K.T.: 25/09/2014, Y.T.: 25/09/2014, S. 29130.

¹²⁴Bağlama Kütüğünün hukuki niteliği için Ayr. Ol. Bkz., Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s.85 – 88; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku, C.2, s. 54 – 56; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s. 206 – 209; Aslıhan Sevinç Kuyucu, “Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Esaslarına Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar”, **Public and Private International Law Bulletin**, C. 37, S.2, 2017, s. 691 – 694.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMESİNİN KURULMASI

3.1. Tanım

Gemi satış sözleşmesi ile alakalı olarak, “gemi satış sözleşmesi” başlığı veya benzer bir ifade ile bu sözleşmelere ilişkin herhangi bir tanımlama TTK’de, TMK’de ya da TBK’de yer almamaktadır. Bununla birlikte sicile kayıtlı olsun veya olmasın tüm gemilerin nitelik olarak birer taşınır eşya olması sebebiyle gemi satış sözleşmesi olarak adlandırdığımız sözleşme aslında bir taşınır satış sözleşmesidir. Bu bağlamda gemi satış sözleşmelerine, uygun düştüğü ölçüde TBK’de düzenlenen satış sözleşmelerine ilişkin genel hükümler ve taşınır satışına ilişkin hükümler uygulanacaktır.

TBK m. 207’nin satış sözleşmesi tanımından hareketle ve TBK m. 209’un taşınır satışının konusuna ilişkin hükmünü göz önünde bulundurarak, gemi satış sözleşmesini şu şekilde tanımlayabiliriz;

“Gemi satış sözleşmesi, satıcının, geminin mülkiyetini alıcıya devretme, alıcının ise buna karşılık bir bedel ödeme borcunu üstlendiği sözleşmedir.”¹²⁵

3.2. Sözleşmenin Hukuki Niteliği

Gemi satış sözleşmesi, gemilerin taşınır eşyalar olması sebebiyle aslında taşınır satış sözleşmeleridir.

3.2.1. Gemi Satış Sözleşmesi Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Karşılıklı Bir Sözleşmedir

Gemi satış sözleşmesi sadece borç doğuran bir işlem olup bir tasarruf işlemi değildir. Bu bağlamda satıcı ile alıcı arasında sadece alacak ve borç ilişkisi doğmaktadır¹²⁶.

¹²⁵Aslıhan Sevinç Kuyucu, The Moment When The Ship Sale And Purchase Contract Is Binding, **Prof. Dr. İur Merih Kemal Omağ’a Armağan**, C. II, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2017, s. 582.

¹²⁶Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 6. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018, s. 28; Tandoğan, s. 78; Cevdet Yavuz, Faruk Acar, Burak Özen **Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 10. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2014, s. 52; Mustafa Alper Gümüüş, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, C.1, 3. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013, s. 16.

Dolayısıyla gemi satış sözleşmesi kapsamında sadece borçlandırıcı bir işlem oluşmakla beraber bir tasarruf işlemi söz konusu değildir. Bu kapsamda satıcı sözleşme ilişkisi içinde geminin mülkiyetini devir borcu altına girmekle beraber geminin mülkiyetini devretmemektedir.

Gemi satış sözleşmesi, sözleşmenin her iki tarafına da bir borcu yerine getirme yükümlülüğünü yükler. Bu borç, satıcı açısından geminin mülkiyetini devir borcu iken, satın alan açısından geminin bedelini ödeme borcudur.

TBK m. 207 kapsamında anılan satış sözleşmelerinde olduğu gibi gemi satış sözleşmesinde de taraflar birbirlerine karşı hem alacaklı hem de borçlu durumundadırlar. Bu madde hükmüne göre;

“Satış sözleşmesi, satıcının, satılanın zilyetlik ve mülkiyetini alıcıya devretme, alıcının ise buna karşılık bir bedel ödeme borcunu üstlendiği sözleşmedir.”

Yukarıda anılan kanun hükmü kapsamında, gemi satış sözleşmesinde gemi sahibinin (satıcının), geminin zilyetliğini teslim etme ve mülkiyetini devretme borcuna karşılık alıcının, geminin bedelini satıcıya verme borcu vardır.

Bu özellikler dikkate alındığına, gemi satış sözleşmesinin karşılıklı (synallagmatique) bir sözleşme olduğu anlaşılabacaktır.

3.2.2. Gemi Satış Sözleşmesi İradi (Rızai) Bir Sözleşmedir

Gemi satış sözleşmesi, sözleşmenin taraflarının ortak iradesiyle kurulan bir sözleşmedir. Bu kapsamda tarafların sözleşme yapma isteği içinde birbirlerine karşılıklı uygun irade beyanlarında bulunmaları gemi satış sözleşmesinin kurulması için gerekli ve yeterlidir.

Gemi satış sözleşmesinin kurulmasıyla taraflar birbirlerine karşı rızai olarak bir edimi borçlanmakla beraber bu edimleri yerine getirmeyebilirler. Edimlerin yerine getirilmesi borcun ifasına ilişkin bir husustur¹²⁷. Bu kapsamda edimlerini yerine getirmeyen tarafa karşı sözleşmenin diğer tarafı sadece kişisel bir alacak hakkı elde eder.

3.2.3. Gemi Satış Sözleşmesi Ani Edimli Bir Sözleşmedir

Gemi satış sözleşmesinin temelini oluşturan iki ana edim, satıcı açısından geminin zilyetliğinin ve mülkiyetinin devri iken borçlu açısından sözleşmede belirlenen bedelin

¹²⁷Tandoğan, s. 53; Eren, 29.

ödenmesidir. Bu iki edim de belirli bir zamanda ya da tek seferde ifa edilebilecek edimlerdenidir. Bu bağlamda sözleşmenin ana edimlerinin tek seferde ifa edilebilir nitelikte olması sebebiyle gemi satış sözleşmeleri nitelik olarak ani edimli sözleşmelerdir¹²⁸.

3.2.4. Gemi Satış Sözleşmesi Sebebe Bağlı Bir Sözleşmedir

Sebebe bağılık kavramı, tasarruf işleminin temeldeki borçlandırıcı işlemin geçerli olup olmamasına bağlı olmasıdır. Satış sözleşmeleri açısından ifade etmek gerekirse, satılan eşyanın mülkiyetinin satın alan tarafça kazanılmasının yapılan satış sözleşmesinin geçerli olup olmamasına bağlı olması halidir. Bir diğer ifade ile satış sözleşmesinin sebebe bağlı olması (*illiyet bağının bulunması*) eşyaya ilişkin yapılan tasarruf işleminin borçlandırıcı işleminden bağımsız olmamasıdır¹²⁹. Bu kapsamda satış sözleşmeleri sebebe bağlı sözleşmelerdir.

Hemen belirtelim ki, TMK m. 1024 kapsamında taşınmaz satışının sebebe bağlı olduğu vurgulanmakla beraber taşınır satışının sebebe bağıllığına ilişkin kanunda bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durum doktrinde, taşınır satışlarının sebebe bağlı olup – olmadığına ilişkin bir tartışmaya sebep olmaktadır¹³⁰. Ancak bizimde katıldığımız doktrindeki çoğunluk görüşe göre taşınır satışlarında da sebebe bağıllık ilkesi kabul edilmelidir.

Yukarıda anlatılan eşya satışlarında hâkim olan sebebe bağıllık ilkesinden hareketle, gemi satış sözleşmelerinde de sebebe bağıllık olmalıdır.

¹²⁸“Ani edimler: Borcun ifası sırasında alacaklının ifaya olan çıkarının zaman birimiyle ölçülemeyecek bir an içinde gerçekleştiği durumlarda ani edim söz konusudur. Alım – satım sözleşmesindeki borçlar böyledir.” Ani edime ilişkin daha fazla bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Oğuzman ve Öz, s. 10 – 11; Eren, Özel Hükümler, s. 16, 29.

¹²⁹Oğuzman ve Barlas, s. 184.

¹³⁰Doktrindeki tartışmalara dair bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Seyfullah Edis, Menkullerde Mülkiyetin İntikali Hususiyle İlliyet Meselesi, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 14, S.1, 1957, s. 286 – 299; Eren, Genel Hükümler, s. 179 – 180; Eren, Özel Hükümler, s. 30 – 31; Oğuzman, Seliçi, Oktay – Özdemir, s. 739 – 740; Oğuzman ve Barlas, s. 185; Sirmen, s. 465 – 466; Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 583 – 584; Serozan, s. 270 – 276; Akçura Karaman, s. 110 – 113; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 104 – 105.

Gemiler, fiziksel özellikleri itibari ile ya da ticari gemi olup olmamalarına göre gemi satış sözleşmesinin karakteristiğini belirlemede rol oynasa da bu çalışma kapsamında gemi çeşitleri ya da geminin ticari olup olmaması yerine gemilerin kayıtlı olduğu siciller esas alınacaktır.

3.3.1.2. Satış Bedeli

Satış bedeli, alıcının satıcıya ödemeyi taahhüt ettiği bir miktar paradır. Satışta taahhüt edilen bedelin mutlaka para olması gerekir¹³⁵. Bu bedel Türk Lirası veya döviz üzerinden kararlaştırılabilir. Eğer söz konusu bedel para değilse veya satış bedeli kararlaştırılmamışsa bir satıştan söz etmek mümkün olmayacaktır¹³⁶.

TBK m. 207/III hükmüne göre, “*Durum ve koşullara göre belirlenmesi mümkün olan bedel, kararlaştırılmış bedel hükmündedir.*”. Buna göre sözleşme kapsamında bir bedel kararlaştırılmamakla birlikte mevcut durum veya somut koşullar bedelin tayin edilmesine imkân veriyorsa bedel unsurunun mevcut olduğu kabul edilir¹³⁷.

3.3.1.3. Anlaşma İradesi

Gemi satış sözleşmesinin kurulmasından bahsedebilmek için sözleşmenin taraflarının, karşılıklı olarak birbirine uygun karşılıklı irade beyanlarının mevcut olması gerekmektedir. Bu kapsamda sözleşmenin tarafları, sözleşmeyle ilgili hususları sözleşme yapma serbestisi içinde diledikleri gibi kararlaştırabilirler¹³⁸.

3.3.2. Sözleşmenin Sübjektif (Esaslı Noktaları) Unsurları

Geminin teslim edileceği yer, sözleşmeden kararlaştırılan bedelin ne şekilde ödeneceği, geminin içinde yer alacak eklentiler gibi yukarıda belirtilen objektif unsurlar dışında kalan tüm unsurlar, gemi satış sözleşmesinin sübjektif esaslı unsurlarını

¹³⁵Gümüş, s.24.

¹³⁶Yavuz, Acar ve Özen, s.59.

¹³⁷Haluk Tandoğan, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, C. I/1, 6. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008, s.90; Gümüş, s.25.

¹³⁸Ancak şu hususu belirtmek gerekir ki, sözleşme yapma serbestisini sınırsız bir özgürlük alanı olarak görmemek gerekir. Bu konuda sözleşme yapma özgürlüğünün sınırını TBK m. 27 hukuka ve ahlaka aykırı imkânsızlıklar oluşturur. Bu madde hükmüne göre;

“*Kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırı veya konusu imkânsız olan sözleşmeler kesin olarak hükümsüzdür.*

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

oluşturur. Hemen belirtelim ki yukarıda belirtilen objektif unsurlar dışında kalan bir unsur, taraflardan birinin sözleşmeyi yapması hususunda vazgeçilmez bir unsur ise o sübjektif esaslı unsur, sözleşmenin objektif esaslı unsuruna dönüşebilir.¹³⁹

3.4. Sözleşmenin Şekli

Gemi satış sözleşmelerinin herhangi bir şekle bağlı olup olmayacağı esasen geminin tescilli olup olmamasına göre değişiklik göstermektedir. Bu sebeple aşağıda sicile kayıtlı olmayan gemiler ve sicile kayıtlı gemilerin bağlı olduğu sicillere göre satışına ilişkin sözleşmenin ne şekilde yapılacağı anlatılmıştır.

3.4.1. Türk/Milli Gemi Sicili Kapsamında Gemi Satış Sözleşmelerinin Şekli

eTTK döneminde gemi siciline kayıtlı bir geminin mülkiyetinin devri için tarafların bu hususta anlaşmaları yeterli olarak kabul ediliyordu. Bu bağlamda irade beyanlarının uyuşması dışında zilyetliğin devri ya da sicilde yapılacak bir tescil işlemi gereksizdi.¹⁴⁰ Burada tarafların anlaşması hem borçlandırıcı işlem hem de tasarruf işlemi niteliğindeydi.

Yukarıda anlatılan durum kapsamında taraflar bir geminin satışı hususunda anlaşmaları yeterli olmakla beraber herhangi bir şekil şartı gerekli değildi¹⁴¹. Taraflar

¹³⁹Eren, Genel Hükümler, s. 235.

¹⁴⁰Ayr. Ol. Bkz. Sami Akıncı, Gemi Mülkiyeti, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C.23, S. 3 – 4, 1957, s. 300 – 306; Okay, s. 158 – 159; Çağa ve Kender, s. 97 – 100; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 101, Can, s. 132; Tekil, s. 48; Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, s. 306 – 307.

¹⁴¹eTTK döneminde gemi satışı için tarafların anlaşmasının yeterli olduğunu belirten bir Yargıtay kararı şöyledir; “Taraflar arasındaki davadan dolayı (Erdek Asliye Hukuk Hakimliği)’nce verilen 3.3.1983 tarih ve 230 - 27 sayılı hükmün temyizden tetkiki davalı avukatı tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla; dosyadaki kağıtlar okundu, gereği konuşulup düşünüldü:

Davacı vekili, müvekkilinin dava dışı Mustafa isimli kişiden deniz teknesini 4.2.1982 tarihinde noter senedi ile satın aldığını, oysa tekneyi elinde bulunduran davalının isteme rağmen tekneyi müvekkiline teslim etmediğini ileri sürerek, bunun davalıdan alınarak müvekkiline teslimine karar verilmesini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili cevabında dava konusu teknenin dava dışı Mustafa tarafından müvekkiline 1977 yılında satıldığını ve teknenin o tarihten beri bu nedenle müvekkili elinde bulunduğunu, davacının malik olmadığını ve esasen davacının bu davayı müvekkili aleyhine değil kendi satıcısı aleyhine açması gerektiğini savunarak davanın reddini istemiştir.

Mahkemece toplanılan deliller, dinlenen gemi malikinin beyanına, Liman Daireleri’nden gelen cevaplara dayanılarak dava konusu teknenin gemi siciline kayıtlı olduğu, bu nedenle menkul mal niteliğinde sayılamayacağını ayrıca başlangıçta davalının davacı ile ortaklaşa tekneyi açmak için hareket etmişse de bilahare bedeli ödemeye yanaşmadığı gibi tescil işlemlerine davete de icabet etmediğini kötü niyetle hareket ettiği görüşü ile davanın kabulüne karar verilmiştir.

Kararı, davalı vekili temyiz etmiştir.

dilerse sadece sözlü bir ifade ile satış işlemini gerçekleştirebilirdi. Bu hususa ilişkin olarak kimi yazarlar gemi sicilinin kamu güvenine mahzar sicillerden olması ve bu kapsamda sicile güvenen 3. iyi niyetli kişilerin bu işlemde zarar görebileceğini düşünerek, yapılan işlemin gemi siciline kaydedilmesi gerektiğini savunmuşlardır¹⁴². Bu hususta yukarıdaki işlemin gerekliliğini savunan yazarlar eTTK'nın kamu güveni prensibini ve aynı hakların kazanımını açıklayan 885. maddesinden hareketle konuya ilişkin görüşlerini belirtmişlerdir. Bu maddeye göre;

“Hukuki bir muamele ile bir geminin mülkiyetini, intifa hakkını, gemi ipoteğini veya ipotek üzerindeki bir hakkı iktisap eden kimse lehine, gemi sicilinin muhtevası, bu haklara taallük ettiği nispette doğru sayılır; meğerki sicile bir itiraz kaydedilmiş veya iktisap eden suiniyet sahibi bulunmuş olsun. Hak sahibinin müseccel bir hak üzerindeki tasarruf salahiyeti muayyen bir kimse lehine tahdit edilmiş ise bu tahdit keyfiyeti iktisap eden hakkında ancak gemi sicilinde yazılı olması veya kendisinin suiniyet sahibi bulunması halinde hüküm ifade eder.

Hakkın iktisabı için tescil şart olan hallerde tescili talep tarihi hüsnüniyete esas tutulur.

Gemi sicilinde lehine bir hak tescil edilmiş olan kimseye bu hakkı sebebiyle bir edada bulunulması veya bu kimsenin üçüncü bir şahıs ile müseccel hak üzerinde

Her ne kadar TTK'nın 868/1. maddesi hükmüne göre, gemi siciline kayıtlı bulunan bir geminin temlik için malik ile iktisap eden kimselerin kendi aralarında anlaşmaları لازم ve kafi olup, devir için ayrıca gemi siciline tescil şart değil ise de, dava dosyasının incelenmesinde gerek geminin önceki maliki ve satıcısı olan Mustafa'nın beyanı, gerekse davacı vekilinin 18.11.1980 günlü oturumdaki açık anlatımından dava konusu geminin daha önce satıcısı Mustafa tarafından davacı ile davalıya müştereken satıldığı ve her ikisi tarafından da geminin bir süre deniz ticaretinde birlikte kullanıldığı anlaşılmaktadır. Şu beyanlara göre, geminin mülkiyetinin daha önce taraflara alıcı sıfatıyla intikal ettiği ve yine taraflar arasında TTK'nın 951. maddesi anlamında bir (donatma iştiraki) kurulduğu anlaşılmaktadır. O halde, gemi bedelinden taraflardan bir miktar alacaklı olan dava dışı Mustafa'nın önceki satış işlemi ile gemi üzerindeki kendi mülkiyet hakkı sona ermiş bulunmasına rağmen sanki önceki satış vaki olmamış gibi gemiyi bu defa noter senediyle sadece önceki alıcılardan davacı tarafa satmasının hukuken geçerli bir tasarruf olarak kabulü mümkün değildir. Aksi düşüncenin kabulü, donatma iştirakinde donatanlardan, hiçbirinin bu iştiraktan çıkarılamayacağına dair TTK'nın 967. maddesinin emredici nitelikteki hükmünün dolaylı yoldan ihlali sonucunu doğurur ki bu sonuç elbette ki hukukî himayeye layık olamaz.

Bu durumda mahkemece yapılacak iş, davacının donatma iştirakindeki haklarından dolayı davalıya karşı olan talep ve rücu hakları saklı kalmak kaydıyla davanın reddine karar verilmesidir. Bu hususlar gözden kaçırılarak yazılı şekilde davanın kabulü doğru görülmediğinden hükmün bozulması gerekmektedir.

Yukarıda açıklanan nedenlerle davalı vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle hükmün (BOZULMASINA), oybirliğiyle karar verildi.”, Yargıtay 11. HD., E. 1983/3280, K. 1983/3386, T. 28.06.1983, khyk.kazancihukuk.com, e.t. 16.04.2019.

¹⁴²Ayr. Ol. Bkz. Okay, s. 158 – 167; Göknıl, s. 60 – 64.

bir tasarruf muamelesinde bulunması hallerinde de yukarıdaki fıkra hükmü tatbik olunur.”

Günümüzde ise kanun koyucu eTTK dönemindeki birtakım eksikleri gidermiş ve MGS kapsamında, gemi mülkiyetinin devrini bazı şekil şartlarına bağlamıştır. MGS’ ye kayıtlı gemiler için kanun koyucunun TTK m. 1001 hükmünde öngördüğü şekil şartı şöyledir;

“Gemi sicilinde kayıtlı olan bir geminin devri için, malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene devri hususunda anlaşmaları ve geminin zilyetliğinin geçirilmesi şarttır.

Mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylı olması gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.

11 inci maddenin üçüncü fıkrası hükmü saklıdır.”

Yukarıda anılan kanun hükmüne göre MGS’ ne kayıtlı bir geminin satışının yapılabilmesi için satış işleminin yazılı şekilde noterde veya geminin kayıtlı olduğu sicil müdürlüğünde yapılması gerekmektedir. Ancak noterde veya gemi sicilinde yazılı olarak yapılması gereken bu anlaşmanın, geminin satış taahhüdünü içeren borçlandırıcı işlemin geçerlilik şartı mı yoksa geminin mülkiyetinin devrini ifade eden tasarruf işlemine ilişkin bir şart mı olduğu açık değildir.

TTK m. 1001 hükmünü detaylı bir şekilde inceleyecek olursak kanunun “*mülkiyetin devrine ilişkin anlaşma*” ifadesini tercih ettiğini göreceğiz. Bu durumda maddenin ifadesindeki anlaşma Sözer’in de ifade ettiği üzere TTK m. 960/b,g, m. 961/I ce GSN m. 27/b-1 hükümleri doğrultusunda tescilin ikmalî için gereken bir sözleşmedir. Yine bu bağlamda gemi mülkiyetinin devrinin geminin sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın taşınır mülkiyetinin devrine ilişkin hükümlere tabi olması ve TTK m. 1001 hükmündeki ifade, açıkça bir geçerlilik şekline ilişkin olmaması ya da şekle aykırılığın bir yaptırıma tabi tutulmaması, gemi satış sözleşmesinin tescilin ikmalî için yapılan bir sözleşme olduğu görüşünü destekler niteliktedir.¹⁴³

Şunu da belirtelim ki kanun sadece “*gemi sicilinde kayıtlı bir geminin devri...*” ifadesini kullanmıştır. Bu bağlamda satış yapılan geminin tescili zorunlu gemilerden olup olmadığı bir önem arz etmez, geminin sicile kayıtlı bir gemi olması gerekli ve yeterlidir.

¹⁴³Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 103.

3.4.2. Yapı Sicili Kapsamında Gemi Satış Sözleşmelerinin Şekli

Kimi zaman bir gemi satın almak isteyen kişiler, satılık durumdaki mevcut gemilerin kendi ihtiyaçlarını karşılamayacağını düşünmesi üzerine veya kullanılmamış bir gemiye sahip olmak için yeni bir gemi yaptırmayı uygun görürler. Bu gemi yapım işlemi iki farklı şekilde gerçekleşebilir. Birinci ihtimalde geminin tüm özellikleri ve teknik şartları alıcı tarafından belirlenir. İkinci ihtimalde ise geminin özellikleri ve teknik şartları mevcut olan bir plan üzerinden belirlenir. İlk ihtimalde sözleşme konusu geminin sadece genel ve teknik özelliklerinin belirlenmesi sebebiyle bir gemi satış sözleşmesi bahsedebiliriz, ikinci ihtimalde ise alıcı tarafından istenen özellikler bir plan doğrultusunda talep edildiği için bir eser sözleşmesi söz konusudur.¹⁴⁴

Hemen belirtelim ki yapılan bu yeni gemiye ilişkin sözleşmenin bir eser (istisna) sözleşmesi mi yoksa bir satış sözleşmesi mi olduğu Türk hukuk doktrininde çok tartışılmıştır. Günümüzde Türk hukuk sistemi bağlamında bu sözleşmenin bir eser sözleşmesi olduğu görüşü baskınsa da bazı durumlara ilişkin aksi görüşte bulunan yazarlarda mevcuttur¹⁴⁵.

Yapı siciline kayıtlı bulunan gemilere ilişkin olarak TTK m. 1011 hükmü,

“Yapı hâlindeki gemilere özgü sicile kayıtlı yapılar ve yapı payları üzerindeki mülkiyetin iktisabı ve ziyayı, sicile kayıtlı gemiler ve gemi payları üzerindeki mülkiyetin iktisabı ve ziyayı ile ilgili hükümlere tabidir.”

İfadesini kullanmaktadır. Buna göre, yapı siciline kayıtlı gemilerde de mülkiyetin devri zilyetliğin devri ile olmakla birlikte 3. kişilere ispat açısından yapı sicilinde mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın MGS’ye kayıtlı gemilerde olduğu gibi noterde veya yapı sicilinde yazılı olarak yapılması gerekmektedir.

3.4.3. Türk Uluslararası Gemi Sicili Kapsamında Gemi Satış Sözleşmelerinin Şekli

TTK m. 997’de Türk Gemi Siciline kayıtlı bulunmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni haklar bakımından Türk Medenî Kanunu’nun taşınırlara ilişkin hükümlerinin uygulanacağı düzenleme altına alınmıştır.

Yukarıda ifade edilen kanun hükmünden hareketle ve TUGSK’da gemilerin mülkiyetinin devrine ilişkin bir hüküm bulunmaması sebebiyle, TUGS’ne kayıtlı

¹⁴⁴Sözer, Deniz Ticaret Hukuku – I, s. 99; Okay, s. 151 – 153.

¹⁴⁵Gemi inşa sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin tartışma için Ayr. Ol. Bkz. Okay, s. 151 – 156; Erbaş Açıklık, s. 22 – 39; Misili, s. 31 – 62; Sözer, Deniz Ticareti Hukuku – I, s. 99 – 100.

gemilere ilişkin olarak TMK'daki taşınırlara ilişkin hükümler uygulanacaktır. Buna göre, TUGS'ne kayıtlı bir geminin satışı herhangi bir şekil şartına bağlı değildir. Bu kapsamda TUGS'nde kaydı bulunan bir geminin satış işlemi sözlü olarak da yapılabilir. Bu bağlamda taşınırlarda olduğu gibi TUGS'ne kayıtlı bir geminin mülkiyetinin devri için tarafların anlaşması ve zilyetliğin devrinin yapılmış olması gerekli ve yeterlidir.

3.4.4. Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemiler Kapsamında Gemi Satış Sözleşmelerinin Şekli

TTK m. 997 hükmü kapsamında TUGS'ne kayıtlı gemilere olduğu gibi bağlama kütüğüne kayıtlı gemilere de taşınırlara ilişkin hükümler uygulanacaktır. Bu kapsamda bağlama kütüğüne kayıtlı gemilerin satışı için de herhangi bir şekil şartı söz konusu değildir.

Bu konuya ilişkin olarak Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 19.11.2014 tarih, 2014/10235 esas ve 2014/17936 karar sayılı evrakında bağlama kütüğüne kayıtlı olan bir geminin mülkiyetinin devrine ilişkin bir şekil şartı gerekmediğini şu şekilde ifade etmiştir;

“Dava, kurtarma yardım ücretinin tahsili için donatan aleyhine yapılan icra takibine ilişkin itirazın iptaline ilişkin olup, davalı, gemisini sattığını ve bu nedenle donatan sıfatını taşımadığını, kendisine husumet yöneltilemeyeceğini savunmuştur.

Yerel mahkemece, 6102 sayılı TTK m. 1001 gereğince gemi siciline kayıtlı gemilerin mülkiyetlerinin devrine ilişkin anlaşmaların yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylı olması gerektiği ve bu sebeple şekil şartı eksikliği nedeniyle davalının yaptığı satış işleminin geçersiz olduğu kabul edilmiş ise de; söz konusu yasa maddesinde öngörülen şekil şartı gemi siciline kayıtlı olan gemi devri için öngörülmüş olup, mahkemece alınan 02.12.2013 tarihli bilirkişi raporunda da belirlendiği üzere kurtarma yardımı hizmeti alan “Çamlıca” adlı gemi, gemi siciline kayıtlı olmayıp bağlama kütüğüne kayıtlıdır. TTK m. 996 ve 997 gereğince, Türk Gemi Siciline kayıtlı olmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni haklar hakkında ise Türk Medeni Kanunu'nun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır. O halde mahkemece, geminin gemi siciline kayıtlı olmayıp, bağlama kütüğüne kayıtlı olduğu gözden kaçırılarak resmi şekil

şartlarının yerine getirilmediği gerekçesiyle gemi satış akdinin geçersiz olduğu yönünde karar verilerek davalı aleyhine hüküm kurulması doğru olmamıştır.”¹⁴⁶

3.4.5. Sicili Kayıtlı Olmayan Gemilere İlişkin Satış Sözleşmelerinin Şekli

Sicile kayıtlı olmayan gemiler ifadesinden TTK kapsamında genel olarak MGS’ne kayıtlı olmayan gemiler anlaşılsa da biz bu çalışma kapsamında MGS haricinde yapı sicili, TUGS ve bağlama kütüğüne ilişkin ayrı ayrı açıklamalarda bulunmamız sebebi ile yukarıda adı geçen sicillerden hiçbirine kayıtlı olmayan ve yabancı ülke sicillerine kayıtlı bulunan gemileri kastetmekteyiz. Bu kapsamda hiçbir sicile kayıtlı bulunmayan gemilere de TTK bağlamında taşınır eşyalara ilişkin hükümler uygulanacak ve söz konusu gemilerin satışı için herhangi bir şekil şartı gerekmeyecektir¹⁴⁷.

3.4.6. Yabancı Ulusların Siciline Kayıtlı Olan Gemilere İlişkin Satış Sözleşmelerinin Şekli

Yabancı ulusların siciline kayıtlı gemiler açısından ise gemi satış sözleşmesine konu olan geminin siciline kayıtlı olduğu ulusun mevzuatı açısından bir şekil şartı öngörülmediği müddetçe taşınır eşya satışına ilişkin hükümler uygulama alanı bulacak ve herhangi bir şekil şartı söz konusu olmayacaktır. Aksi takdirde MÖHUK hükümleri tatbik edilecek ve satış için gerekli şartların sağlanması gerekecektir¹⁴⁸.

3.5. Sözleşmenin Tarafları

Gemi satış sözleşmesinde de alelade bir satış sözleşmesinde olduğu gibi iki temel taraf mevcuttur. Bunlar, satıcı ve alıcıdır. Ancak gemiler, yapıları gereği çok büyük değerler ifade ettiği için bazı durumlarda sözleşmede alıcı ve satıcı dışında ilgili üçüncü kişiler de bulunabilir.

3.5.1. Satıcı

Satıcı, satış sözleşmesinin konusunu oluşturan geminin mülkiyetini devir borcu altına giren taraftır. Yabancı sözleşmelerde satıcı terimine karşılık olarak *seller* ifadesi

¹⁴⁶Khyk.kazancihukuk.com, e.t. 16.04.2019.

¹⁴⁷Konuya ilişkin bilgi ve örnek için Ayr. Ol. Bkz. Zehra Şeker Öğüz, Sicile Kayıtlı Olmayan Gemi Mülkiyetinin İktisabı (Karar Tahlili), **Prof. Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu İçin Armağan**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2004, s. 635 – 639.

¹⁴⁸Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, s.49-61; Salih Önder, Gemi Kira Sözleşmesi, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara, 2016 s. 80-86.

yer almaktadır. Bu bağlamda satıcı, gerçek veya tüzel kişi olabilir¹⁴⁹. Bununla birlikte satıcı TTK bağlamında tacir konumunda da olabilir. Bu husus sözleşmedeki edimlerin

¹⁴⁹Şu hususu belirtmek gerekir ki yapılan satış sözleşmesinde taraflardan birinin tüzel kişi olması halinde sözleşmede tüzel kişiyi temsil eden temsilcinin yetkili temsilci olup olmadığına dikkat edilmesi gerekir. Nitekim Yargıtay'ın bir kararında da belirttiği üzere dava konusu gemiyi satın alanın satıcı şirketin yöneticisi olmayan kişi ile yaptığı sözleşme, sözleşmeyi yapan kişinin satıcı şirketi temsile yetkili olmaması sebebiyle geçersizdir. Yukarıda anılan karar metni şöyledir; "Taraflar arasında görülen davada İzmir 6. Asliye Ticaret Mahkemesi'nce verilen 9.5.2013 tarih ve 2012/332-2013/172 Sayılı kararın Yargıtay'ca incelenmesi davacı vekili tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla, dava dosyası için Tetkik Hâkimi tarafından düzenlenen rapor dinlendikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup, incelendikten sonra işin gereği düşünüldü: Davacı vekili, davalı H... Denizcilik Ltd. Şti. ile müvekkili arasında 8.6.2012 tarihli Kaptan S. isimli Türk bayraklı 7634... IMO numaralı geminin cif Aliağa alım satım hususunda anlaştıklarını, geminin satış bedeli olan 290.000,00 USD gemi üzerinde ipoteği bulunan ve sözleşme hükümlerince de kabul edilmiş olan Garanti Finansal Kiralama A.Ş. hesabına müvekkili firma tarafından 12.6.2012 tarihinde yatırıldığını, 14.6.2012 tarihinde H... Denizcilik Ltd. Şti. ortağı olduklarını belirten K. B. H., A. H. ve Muzaffer H. isimli kişilerin Aliağa Liman Başkanlığı'na yazdıkları dilekçeyle şirketi temsil yetkili olan T. V.'i, Kadıköy 3. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2011/286 Esas sayılı dosyasıyla azlettikleri ve şirketin kayyuma devredildiğini, geminin hurdaya satışına muvafakat etmediklerini, bu yönde alınmış kararların sahte olduğunu beyan ettiklerini, ayrıca 15.6.2012 tarihli mahkemenin ara kararıyla T. V.'in tüm yetkilerinin kısıtlanarak şirket işlerini denetim kayyumu İ. H. T. onayına sunulduğu, durumun Gemi Sicil Müdürlüğü'ne bildirildiği, T. V.'in kötü niyetle hareket ederek müvekkili şirketi zarara soktuğunu. T. V.'in kayyum onayı olmadan bu gemiyi satamayacağını, sözleşmenin başlangıçtan itibaren batıl olduğunu, davalıya Aliağa 1. Noterliğinden 29.6.2012 tarihinde ihtarname gönderildiğini, Aliağa Asliye Hukuk Mahkemesi'nin 2012/161 D. İş sayılı dosyasıyla tespit yapıldığını, günlük 130,78 TL zarara uğradıklarını, geminin haksız olarak söküldüğü gerekçesiyle davalının da tespit yaptırdığını, öncelikle geminin 3. şahıslara satışının engellenmesi için gemi üzerine teminatsız tedbir konulmasını, müvekkilinin gemiyi sahasına vurdurma tarihi olan 12.6.2012 tarihinden dava tarihi olan 28.11.2012 tarihine kadar şimdilik 21.971,04 TL'nin davalıdan tahsiline, fazlaya dair hakları saklı kalmak kaydı ile şu an için toplam 50.000,00 TL iş-güç kaybı ve geminin işgal ettiği alandan ayrılması tarihine kadar zarar ve kazanç kaybının davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı şirket davaya cevap vermemiştir.

Mahkemece, tüm dosya kapsamına ve toplanan delillere göre, davacı tarafın gerekli araştırmayı yapmaksızın davalı şirketin yöneticisi olmayan kişiyle satım sözleşmesi yapmasının kendi kusuru olduğu, sözleşmede yer alan satıcı tarafından geminin alıcıya satılacağına dair noter tasdikli yönetim kurulu kararının da incelenmesi, gerçek olup olmadığının tespit edilmesi gerektiği, satım sözleşmesini yapan T. V.'in yetkisi olmaksızın davalı şirket adına bu sözleşmeyi yapamayacağından ve davanın T. V.'a karşı açılması gerektiği gerekçesiyle, davanın reddine karar verilmiştir.

Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir.

1-) Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre davacı vekilinin aşağıdaki bendin dışında kalan sair temyiz itirazlarının reddine karar vermek gerekmiştir.

2-) Dava, geçersiz gemi satım sözleşmesine dayanarak satın alınan gemi sebebiyle davacının uğramış olduğu zararların tazmini istemine dair olup, mahkemece yukarıda açıklanan gerekçeyle davanın reddine karar verilmiştir. Taraflar arasındaki sözleşmenin davalının yetkili temsilcisiyle yapılmaması sebebiyle geçersiz olduğunun belirlenmesi üzerine davacının ödemiş olduğu bedel davacıya iade edilmiştir. Ayrıca davacı tarafından Aliağa 1. Noterliği aracılığıyla keşide edilen 29.6.2012 tarih ve 09180 Sayılı ihtarname ile, batıl sözleşme sebebiyle haksız işgalin sona erdirilmesi talebinde bulunulmuştur.

Mahkemece geçersiz sözleşme uyarınca davaya konu gemiyi davacının sahasından kaldırma konusunda davalının hangi tarihte temerrüde düştüğü belirlenerek, davalının o

yerine getirilip getirilmemesine ilişkin olarak sözleşmeyi ve sözleşmeden kaynaklı uyuşmazlıklarda hukuki süreci etkileyen bir durumdur.

3.5.2. Alıcı

Alıcı, geminin mülkiyeti karşılığında sözleşmede belirlenen bedeli ödemeyi taahhüt eden taraftır. Yabancı sözleşmelerde alıcı terimine karşılık olarak *buyer* veya *purchaser (müşteri)* ifadesi yer alabilir. Yine satıcıda olduğu gibi alıcı da gerçek kişi veya tüzel kişi olabilir.

3.5.3. Sözleşmeye Etki Eden Diğer Kişiler

3.5.3.1. Gemi Alım Satım Brokeri

Gemi satış sözleşmesinin tarafları alıcı ve satıcı olmasına rağmen bu taraflar sözleşmenin kuruluş aşamasında bir araya gelmekte birtakım zorluklar yaşayabilirler. Günümüz denizcilğinde gemi satış sözleşmesi için süreci hazırlayan ve baştan sona bu sürece dâhil olan aracı kişiler vardır. Bu kişiler eski deyimle tellal ya da günümüzde bilindiği ismiyle gemi alım satım brokerleridir¹⁵⁰¹⁵¹ (*simsar*)¹⁵² (*sale and purchase broker – S&P brokers*)¹⁵³. Gemi brokeri olarak isimlendirilen ve gemi satış işlemlerine

tarihten itibaren haksız işgalde bulunduğu benimsenerek, davacı vekilinin taleplerinin buna göre değerlendirilmesi gerekirken, yazılı gerekçeyle davanın reddine karar verilmesi doğru görülmemiş, davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle, kararın temyiz eden davacı yararına bozulmasına karar vermek gerekmiştir.

Yukarıda (1) numaralı bentte açıklanan sebeplerle davacı vekilinin sair temyiz itirazlarının reddine, (2) numaralı bentte açıklanan sebeplerle davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulüyle hükmün davacı yararına BOZULMASINA, ödenen temyiz peşin harcın istemi halinde temyiz edene iadesine, 20.02.2014 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.”, Yargıtay 11. HD., E. 2013/18044, K. 2014/3135, T. 20.02.2014, khyk.kazancihukuk.com, e.t. 16.04.2019.

¹⁵⁰Gemi alım satım brokerinin gemi satış sözleşmesindeki rolüne ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Ünsal, s. 81 – 83.

¹⁵¹Çalışmanın devamında “gemi alım satım brokeri”, “gemi brokeri” olarak anılacaktır.

¹⁵²Simsar kavramına ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Efrail Aydemir, Taşınmaz Mal Simsarlığı İlişkisinde Sözleşmelerin Kurulması ve Konusu, **Terazi Hukuk Dergisi**, C.9, S.100, s. 267 – 268; Arkan, 203 – 213; Mustafa Alper Gümüüş, **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, C.2, 3. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013, s. 205 - 207; Tamer Bozkurt, **Ticari İşletme Hukuku**, 2. Baskı, Legem Yayıncılık, Ankara, 2018, s.421-423; Reha Poroy ve Hamdi Yasaman, **Ticari İşletme Hukuku**, 15. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2015, s. 299-301; Oruç Hami Şener, **Ticari İşletme Hukuku**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2016, s. 306-307; Rıza Ayhan ve Hayrettin Çağlar, **Ticari İşletme Hukuku**, 11. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018, s. 488-490; Hamdi Çiyiltepe, **Ticaret Hukuku**, 8. Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, 2018, s. 72-73.

¹⁵³Brokerlik kavramına ve benzer müesseselerden farkına ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Muhammed Ünsal, **Deniz Hukukunda Brokerlik**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019, s. 19 – 51; Yeşilova Aras, s. 1387 – 1388; Sevinç Kuyucu, Ship Sale, s. 593 – 595. Uygulamada gemi satış işlem sürecine ve bu sürece dâhil olan gemi brokerlerine

aracılık eden kişiler bir gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişiliğe sahip bir kuruluş da olabilir¹⁵⁴.

3.5.3.2. Kredi Kuruluşları

Gemiler maliyetleri oldukça yüksek eşyalardır. Bu durumun bir sonucu olarak gemi alım – satım işlerinde büyük sermayelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bu kaynak ihtiyacını karşılamak için kişiler çeşitli finans yollarına başvurabilirler. Bu borçlanma yollarını sermaye “equity” ve borçlanma “debt” olarak iki grupta toplamak mümkündür¹⁵⁵.

Kaynak ihtiyacı kimi zaman satın almak isteyen kişinin öz sermayesinden karşılanabilse de çoğu zaman gemi satın almak isteyen kişilerin öz sermayeleri gemi bedelinin altında kalmaktadır. Bu bağlamda ihtiyaç duyulan meblağın karşılanabilmesi için kişiler borçlanma yoluna başvurabilirler. Borçlanma yolları içinde en sık karşılaşılanı kredi kuruluşlarından alınan kredilerdir. Hemen belirtelim ki bu kuruluşlar genelde bankalardır¹⁵⁶.

3.5.3.3. Sınıflama Kuruluşları

Günümüzde gemiler ya birçok farklı sözleşmenin (*Örneğin; gemi satış sözleşmesi, gemi kira sözleşmesi, gemi inşa sözleşmesi veya gemilere ilişkin kredi ve sigorta sözleşmeleri*) direkt olarak konusunu oluşturmakta ya da yapılan sözleşmenin (*Örneğin; navlun sözleşmesi, yolcu taşıma sözleşmesi*) anlam ifade edebilmesi bakımından çok büyük rol oynamaktadırlar. Bu bağlamda sözleşmenin konusunu oluşturan veya sözleşmeye etki eden geminin amaca uygun bir durumda bulunması gerekmektedir. İşte geminin sözleşme kapsamında yapılacak işe veya istenen duruma uygun olup olmadığını denetleyecek, yaptığı işte profesyonel ve en önemlisi sözleşmenin taraflarına

ilişkin örnek için bkz. Sale & Purchase, <https://horizonship.com/ship-sale-and-purchase/>, e.t. 07.06.2019, Ship Sale & Purchase, <http://www.cardinalmarine.net/service-shipsale.php>, e.t. 07.06.2019.

¹⁵⁴Gemi brokerlerinin ücrete hak kazanması ve ücretleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Harun Şişmanyazıcı, “Brokerlik Mesleği Nedir ve Nereye Evrilmektedir?”, **İMEAK DTO Dergisi**, Mayıs Sayısı, 2016, s. 9 -10, https://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticaret%20Dergisi/mayis_ek_2016.pdf, e.t. 05.05.2019.

¹⁵⁵Finans yöntemlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Aslıhan Sevinç Kuyucu, **Gemi Finansmanı Sözleşmeleri**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016, s. 7- 17.

¹⁵⁶Kredi kuruluşları verdikleri krediyi teminat altına almak adına gemi üzerinde ipotek hakkı kurulmasını talep edebilirler. Bu bağlamda ipotek ilişkisi hususu ve kredinin faizi, ödeme planı gibi hususları ayrı bir kredi sözleşmesinde belirleyebilecekleri gibi yapılan bir gemi satış sözleşmesinin ekinde de düzenleyebilirler.

karşı objektif tutum sergileyebilecek bir tarafa ihtiyaç vardır. Bu taraf gemi sınıflama kuruluşu ya da klas kuruluşu olarak bilinen kuruluşlardır.

Yukarıda anlatılanlar kapsamında gemi sınıflama kuruluşları, gemilerin inşasında ve devamındaki süreç içerisinde uyulması gereken teknik kuralları belirleyen, belirlenen kurallara uyulduğunu takip eden, gemileri sınıflandıran ve tüm bu işlere ilişkin belgeleme faaliyeti içinde bulunan kuruluşlardır¹⁵⁷.

Gemi satış sözleşmesinin kurulması açısından gemi sınıflandırma kuruluşunun verdiği belge önemlidir. Bu kapsamda sözleşmeye sadece gemi sınıflama kuruluşunun satıştan önce verdiği bir belge eklenebileceği gibi geminin güncel durumunu öğrenmek ya da kontrol etmek amacıyla bir sınıflama kuruluşuna sözleşme kapsamında gerekli kontrol ve belgelendirme işlemlerini yapma görevi yüklenebilir. Bu bağlamda gemi sınıflama kuruluşunun kontrol ettiği hususlarda çıkacak bir uyuşmazlık hâlinde alıcı, doğrudan gemi satış sözleşmesindeki ilgili hükme dayanarak sınıflama kuruluşunun da sorumluluğuna gidebilecektir¹⁵⁸.

3.6. Sözleşmenin Kurulması

TBK m. 1/I'e göre;

“Sözleşme, tarafların iradelerini karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıklamalarıyla kurulur.”

Yukarıda anılan kanun hükmü kapsamında gemi satış sözleşmesinin kurulabilmesi için öncelikle tarafların anlaşma konusundaki iradelerini birbirlerine uygun ve karşılıklı olarak açıklamaları gerekmektedir. Hemen belirtelim ki taraflar gerçek veya tüzel kişi olabilir.

Sözleşmenin kurulması için tarafların irade beyanlarını bizzat açıklama zorunluluğu yoktur. İrade beyanları kanuni ya da iradi temsilciler aracılığı ile

¹⁵⁷İbrahim Serdar Koyuncu, **Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, Doktora Tezi, İstanbul, 2008, s. 37 – 38, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>, e.t. 04.05.2019; İMEAK DTO Dergisi, “Günümüzde Klas Kuruluşları”, Aralık Sayısı, 2015, s. 6 – 7, https://www.denizticaretodasi.org.tr/dergi/Sayfalar/Deniz-Ticaret-Dergisi.aspx?YIL=2015&SAYI=EK_12, e.t. 04.05.2019.

¹⁵⁸Gemi sınıflama kuruluşuna ilişkin bir hükmün gemi satış sözleşmesinde yer almasının pratikteki önemi, alıcının ileride gemi sınıflama kuruluşunun kusurundan kaynaklı bir durumda, gemi sınıflama kuruluşunun sorumluluğuna rahatça gidebilmesidir. Aksi takdirde gemi sınıflama kuruluşunun 3. kişilere karşı sorumluluğu gündeme gelecektir. Bu konuya ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Tuba Akçura Karaman, Güven Sorumluluğu Çerçevesinde Klas Kuruluşlarının Gemiye Satın Alan Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluğu, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, C.1, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s.3 – 53.

yapılabilir. Bununla birlikte taraflar TBK m. 1/II kapsamında irade beyanlarını açık veya örtülü bir şekilde yapabilirler¹⁵⁹.

Sözleşmenin kurulması için gerekli olan irade beyanları yapıldığı zamana ve tarafa göre öneri veya kabul adını alır.

3.6.1. Öneri

Sözleşmenin kurulmasına dair bir teklifi bünyesinde barındıran bir tarafın diğer tarafa yapmış olduğu irade açıklamasına öneri adı verilir. Öneri kabule göre daha önce yapılan bir açıklamadır¹⁶⁰¹⁶¹

¹⁵⁹İrade beyanlarına ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 17. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2014, s. 134 – 139; Erhan Kanışlı, İsviçre – Türk Borçlar Hukukuna Göre Sözleşmenin Kurulmasında Yanılma, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s. 69 – 83; Haluk N. Nomer, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 13. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2013, s. 30 – 33.

¹⁶⁰M. Kemal Oğuzman ve M. Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C.1, 12. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014, s. 51; Eren, Genel Hükümler, s. 243 – 244; Aziz Erman Bayram, Güncel Gelişmeler Işığında Elektronik Sözleşmelerin Kurulması, TBB Dergisi, C.28, S.119, s. 349 – 350, <https://www.jurix.com.tr/article/11381>, e.t. 07.06.2019; Çiğdem Kırca, İnternette Sözleşme Kurulması, BATİDER, C. 20, S.4, 2000, s. 101 – 102; Necip Kocayusufoğlu, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, C. 1, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2008, s. 179 – 182.

¹⁶¹Yukarıda öneri kısaca izah edilse de bir açıklamanın öneri olarak nitelendirilebilmesi için bazı özelliklere sahip olması gerekir. Buna göre;

Öneri dediğimiz irade beyanı zaman bağlamında önce yapılan beyandır.

Öneriyi gemi satış sözleşmesi kapsamında sözleşmenin her iki tarafı da yapabilir. Bu kapsamda alıcı bir gemiyi satın alma iradesini satıcıya beyan edebileceği gibi satıcı da alıcıya gemisini satma teklifinde bulunabilir.

Öneri, genelde bir veya birkaç kişiye yöneltilir. Ancak bu bir zorunluluk değildir. Bu bağlamda gemisini satmak isteyen satıcı, gemiyi teşhir etmek suretiyle önerisini genele de yöneltebilir. Nitekim TBK m. 8/II hükmü bu durumu destekler niteliktedir. Buna göre; “Fiyatını göstererek mal sergilenmesi veya tarife, fiyat listesi ya da benzerlerinin gönderilmesi, aksi açıkça ve kolaylıkla anlaşılmadıkça öneri sayılır.”

Öneri genel niteliği itibari ile öneride bulunan taraf için bağlayıcı bir beyandır. (Eren, Genel Hükümler, s. 250) Bu bağlamda şu hususu belirtmek gerekir ki, önerinin bağlayıcılığı belirli bir süre geçerlidir. Bu süre öneride bulunan tarafça açıkça belirtilmiş olabileceği gibi hiçbir süre belirtilmemiş de olabilir. İkinci ihtimalde öneri süresiz öneri olarak kabul edilir. Bu kapsamda yapılan önerinin hazırlar arası mı yapıldığı yoksa hazır olmayanlar arası mı yapıldığı önem taşıyacaktır. (Hazırlar ve hazır olmayanlar ifadesine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Nomer, s. 36 – 37; Eren, Genel Hükümler, s. 252 – 254.) Eğer hazırlar arası bir öneri söz konusu ise TBK m. 4 kapsamında yapılan öneri hemen kabul edilmeli aksi takdirde bağlayıcılığını kaybedecektir. Hazır olmayanlar arası bir öneri söz konusu ise TBK m. 5 kapsamında yanıtın beklenebileceği ana kadar öneri bağlayıcılığını korur. Meğerki öneren önerisi ile bağlı kalmak istemediğini karşı tarafa hemen bildirmiş olsun.

Önerinin bağlayıcılığının iki istisnası mevcuttur. Bunlardan ilki önerinin geri alınmasıdır. TBK m. 10/I hükmünde düzenlenen önerinin geri alınması hali madde metninde, “Geri alma açıklaması, diğer tarafa öneriden önce veya aynı anda ulaşılmış ya da daha sonra ulaşmakla birlikte diğer tarafça öneriden önce öğrenilmiş olursa, öneri yapılmamış sayılır.” şeklinde düzenlenmiştir. Buna göre madde metnine uygun bir şekilde yapılmış olan önerinin geri alınması açıklaması, önereni önerisi ile bağlı olmaktan kurtaracaktır. İkinci istisna ise TBK m. 8/I hükmünde düzenlenmiştir. Bu kapsamda kanun ifadesi

3.6.2. Kabul

Kabul, yapılan öneriye uygun olarak sözleşmeyi kurma iradesini belirten ve karşı tarafa yöneltilen irade açıklamasıdır¹⁶².

Hazırlar arasında yapılan bir sözleşmede kabul beyanı ile sözleşmenin kurulduğu kabul edilir. Bununla birlikte hazır olmayanlar arasında sözleşmenin kurulduğu an olarak öğretide çeşitli teoriler bulunsada kanun koyucu sözleşmenin meydana gelmesi açısından kabul haberinin önerene ulaştığı anı (varma teorisi), sözleşmenin hüküm doğurması açısından ise önerinin gönderildiği anı (gönderme teorisi) esas almaktadır.¹⁶³

3.6.3. Uygulamada Gemi Satış Sözleşmelerinin Kurulması

Uygulamada gemi satış sözleşmelerinin kuruluş aşamasındaki süreç, öneriye davet niteliğinde bir irade açıklamasıyla başlar. Bu davetle birlikte başlayan görüşmeler neticesinde bir öneride bulunulur ve bu önerinin kabulü ile birlikte sözleşme kurulmuş sayılır.

dikkate alındığında, öneren, açıkça önerisi ile bağlı olmadığını belirtirse veya işin özelliği ya da durumun gereğinden bağlanma niyeti olmadığı anlaşılırsa, önerenin önerisi kendisini bağlamaz.

Öneri, karşı tarafın kabul beyanı ile birlikte bir sözleşme kurulmasının arzulandığı bir beyandır. Eğer yapılmış bir beyan karşı tarafla yapılacak bir müzakere isteğini bünyesinde barındırıyor ise bu beyan bir öneri değil, öneriye davettir. Bu bağlamda öneriye davet, beyanda bulunan kişi için öneriden farklı olarak bağlayıcı bir nitelik taşımaz. Nitekim bu durumu, “Öneren, önerisi ile bağlı olmama hakkının saklı olduğunu açıkça belirtirse veya işin özelliğinden ya da durumun gereğinden bağlanma niyetinde olmadığı anlaşılırsa, önerisi kendisini bağlamaz.” ifadesi ile TBK m. 8/1 hükmü destekler niteliktedir.

¹⁶² Bir beyanın kabul olarak nitelendirilebilmesi için sahip olması gereken özellikler şunlardır;

Bir beyanın kabul olarak nitelendirilebilmesi için kendisinden önce bir önerinin mevcut olması gerekir.

Kabul beyanı öneriyi yapan tarafa yöneltilmesi gerek bir irade açıklamasıdır.

Kabul beyanı, öneriyi yapan tarafın önerisine uygun olarak sözleşmeyi kurmak istediğini açık ve kesin bir şekilde belirtmelidir. Hemen belirtelim ki yapılan öneriye karşı bazı şartların öne sürülmesi yahut mevcut öneride yapılmak istenen değişiklikler kabul niteliği taşımaz. Bu beyan önceki önerinin reddi ve yeni bir öneri niteliğindedir. (Eren, Genel Hükümler, s. 255; Oğuzman ve Öz, s. 66.)

Öneride olduğu gibi kabul beyanı açısından sözleşmenin hazır olanlar veya hazır olmayanlar arasında kurulması önem taşımaktadır. Bu kapsamda hazır olanlar arasında yapılan sözleşmelerde kabul beyanı hemen yapılmalıdır. Eğer sözleşme hazır olmayanlar arasında yapılıyor ise kabul beyanını yapması beklenen taraf öneri öğrendikten sonra uygun bir süre içinde kabul beyanında bulunmalıdır. Bununla birlikte kabul beyanında bulunan taraf beyanını geri çekmek isterse durumu hemen öneride bulunana bildirmelidir.

¹⁶³ Eren, Genel Hükümler, s. 262; Nomer, s. 37 – 38; Oğuzman ve Öz, s. 69 – 70; Bayram, s. 350 – 353; Adem Yelmen, İnternette Sözleşmelerin Kurulması, **MÜHFD**, S.2, 2013, s. 91 -95; Şakir Berki, Borçların Genel Hükümleri (Prensipier), **BATİDER**, C. 9, S. 1, 1977, s. 59 – 60; Kocayusufoğlu, s. 203 – 208.

Gemilerinin uluslararası piyasalarda da alıcı bulabilmesini isteyen satıcılar, gemi brokerleri ile anlaşılmaktadırlar. Bu kapsamda satıcı, brokere gemisi ile ilgili olarak, geminin adı (*varsa önceki adı da*), bayrağı, bağlama limanı, sınıflandırma kuruluşu ve notu, inşa yeri ve tarihi, tipi, tescil edilmiş tonajı, ölü ağırlığı, hızı, yakıt tüketimi, makine durumu, yük kapasitesi, sınıflandırma kuruluşunun raporu ve varsa başkaca önemli bilgi ve belgeleri vermektedir¹⁶⁴. Gerekli bilgi ve belgeye sahip olan gemi brokeri ilgili satıcıları durumdan haberdar etmek için öneriye davet niteliğinde bir beyanda bulunur. Bu beyanla birlikte satış süreci başlar.

Gemi satış sözleşmelerinin kuruluş görüşmelerinin başlaması ile birlikte alıcı ilk iş olarak gemi malikinden geminin planlarını ve gemiye ilişkin kayıtlı olduğu sınıflandırma kuruluşunun kayıtlarını talep eder. Çünkü gemi sınıflama veya gemi klas kuruluşu olarak adlandırılan kuruluşların, gemi üzerinde yaptığı denetimler sonucunda geminin güncel durumunu gösterir nitelikte verdiği belgeler, iş hayatında sözleşmelerin kurulması açısından büyük önem taşımaktadır¹⁶⁵. Alıcılar, gemi satış sözleşmelerinde, sözleşmeye konu olan geminin ondan beklenen niteliklere sahip olup olmadığını ilk olarak geminin sınıfı ve sınıflandırma kayıtlarını araştırmak suretiyle tespit ederler.

Ön görüşmelerin sonucunda, taraflar anlaşabileceklerini düşünüyorlarsa sözleşme şartlarının belirlendiği esas görüşme aşamasına geçerler. Bu görüşmeler sonucunda sözleşmenin esaslı unsurlarında uyuşma sağlanması hâlinde, gemi maliki görüşmelerde üzerinde anlaşmaya varılan tüm hususları yazılı hale getirerek, görüşme aşamasının bir özeti niteliğindeki teyit mesajı (recap telex – recap message) olarak isimlendirilebilecek yazılı bir belgeyi alıcıya gönderir¹⁶⁶. Uluslararası literatürde recap telex (veya recap message) olarak adlandırılan ancak bizim hukukumuz açısından teyit mektubu¹⁶⁷ olarak bilinen bu belge, sözleşmenin esaslı unsurlarıyla, yan noktalarını birbirinden ayıran bir özelliğe sahiptir¹⁶⁸. Alıcının da bu belgeyi kabulü üzerine, daha sonraya bırakılan yan

¹⁶⁴Satıcının, gemi brokerine vermesi beklenen bilgi ve belgeler için bkz. Sale & Purchase, <https://horizonship.com/ship-sale-and-purchase/>, e.t. 07.06.2019.

¹⁶⁵Gemi sınıflama kuruluşlarına ilişkin bilgi için yukarıda bkz. s. 60 - 61.

¹⁶⁶Kerem Ertan, **Deniz Hukukunda Londra'da Tahkim**, Doktora Tezi, İstanbul, 2010, s.153, <https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/tezSorguSonucYeni.jsp>, e.t. 27.06.2019.

¹⁶⁷Teyit mektubu ya da mesajı TTK m. 21/3 hükmünde anılmaktadır. Buna göre;

“Telefonla, telgrafla, herhangi bir iletişim veya bilişim aracıyla veya diğer bir teknik araçla ya da sözlü olarak kurulan sözleşmelerle yapılan açıklamaların içeriğini doğrulayan bir yazıyı alan kişi, bunu aldığı tarihten itibaren sekiz gün içinde itirazda bulunmamışsa, söz konusu teyit mektubunun yapılan sözleşmeye veya açıklamalara uygun olduğunu kabul etmiş sayılır.”

¹⁶⁸Teyit mektubuna (Recap telex – message (electronic message)) ilişkin bilgi için Ayr.Ol. Bkz. Ünal Somuncuoğlu, Teyit Mektubu, **Hukuk Köprüsü**, C.5, S.8, 2015, s. 145 – 150;

noktaların görüşülmesine geçilmektedir. Sözleşme detayları üzerinde sürdürülen görüşmeler sonucunda bir anlaşmaya varılması hâlinde, sözleşme niteliğinde yazılı bir belge (Memorandum of Agreement) imzalanarak, gemi satış sözleşmesi yapılır.¹⁶⁹

3.7. Gemi Satış Sözleşmelerinde Yarar ve Hasarın Geçmesi

Satıcı, sözleşmenin kurulduğu anda geminin zilyetliğini alıcıya devretme borcu altına girebileceği gibi (peşin satış), bunu sözleşmede bulunan bir maddeye bağlı olarak belli bir süre sonra da devredebilir (vadeli satış).

Vadeli satışlarda, peşin satışlardan farklı olarak sözleşmenin kuruluş anı ile geminin zilyetliğini devretme borcunun muaccel olması arasında bir süre girmektedir. Araya giren bu sürede, satış sözleşmesini oluşturan geminin zarar görmesine, yok olmasına yahut bir sebeple gemiden yarar elde edilememesine sebep olacak bir olay meydana gelebilir. İşte bu noktada yarar ve hasarın kime ait olacağı sorunu gündeme gelmektedir.

Gemi satışlarında TTK, TBK ve TMK kapsamında yarar ve hasarın geçişine ilişkin bir düzenleme bulunmamakla birlikte TBK m. 208 satış sözleşmelerine ilişkin genel hükümler bölümünde taşınır ve taşınmaz satışlarında yarar ve hasarın geçişini düzenlemektedir. Bu kapsamda, maddenin taşınırlara ilişkin hükümleri uygun düştüğü ölçüde gemi satış sözleşmesi kapsamında değerlendirilecektir. Buna göre;

“Kanundan, durumun gereğinden veya sözleşmede öngörülen özel koşullardan doğan ayırık hâller dışında, satılanın yarar ve hasarı; taşınır satışlarında zilyetliğin devri, taşınmaz satışlarında ise tescil anına kadar satıcıya aittir.

Taşınır satışlarında, alıcının satılanın zilyetliğini devralmada temerrüde düşmesi durumunda zilyetliğin devri gerçekleşmişçesine satılanın yarar ve hasarı alıcıya geçer.

Satıcı alıcının isteği üzerine satılanı ifa yerinden başka bir yere gönderirse, yarar ve hasar, satılanın taşıyıcıya teslim edildiği anda alıcıya geçer.”

Yukarıda anılan kanun hükmünden hareketle kanunda veya sözleşmede özel bir duruma ilişkin yarar ve hasarın geçişine ilişkin bir ifade bulunmadığı sürece gemi satış

Tandoğan, s. 104; Nomer, s. 29 – 30; Sevinç Kuyucu, Ship Sale, s. 585 – 586; Oğuzman ve Öz, s. 77 – 78.

¹⁶⁹Alper Hakkı Yazıcı, Satıcının Gemi Satım Sözleşmesinden Doğan Mülkiyeti Nakil Borcu ve Bu Borcu İfasi, **Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, Ankara, 2018, s. 41; Sevinç Kuyucu, Ship Sale, s. 584 – 586; Ünsal, s. 80 – 81.

sözleşmeleri kapsamında gemiye ilişkin yarar ve hasar zilyetliğin devrine kadar satıcıya, zilyetliğin devri ile birlikte alıcıya geçmektedir¹⁷⁰.

TBK m. 208 kapsamında ve gemi satış sözleşmesi bağlamında yarar ifadesi, gemi satış sözleşmesinin kurulması anından geminin zilyetliğinin devrine kadar geçen sürede geminin maddi değerindeki artış miktarını ifade eder. Bu maddi artış miktarı geminin mali değerindeki artış olabileceği gibi geminin hukuki semereleri de olabilir.¹⁷¹

Yine TBK m. 208 kapsamında ve gemi satış sözleşmesi bağlamında hasar kavramı ise sözleşmenin kurulması ve zilyetliğin devri arasındaki süreçte geminin, satıcı ve alıcı ile bunların ifa yardımcılarını yükletilemeyen beklenmedik bir olay sebebiyle kısmen veya tamamen yok olmasıdır¹⁷². Bu kavram aslında geminin mülkiyetinin devrinin beklenmeyen bir sebeple hiç veya gereği gibi ifa edilememesi halinde satış bedelinin akıbetinin ne olacağını ifade eder.

Hasar kavramı kendi içinde ikiye ayrılmaktadır. Bunlar, “maddi edim hasarı” ve “bedel hasarı”dır. Maddi edim hasarı, taşınırın mülkiyetinin devrinden önce beklenmedik bir olay sebebi ile taşınırın yok olması veya kötüleşmesi ihtimalinde, satıcının ifa yükümlülüğünün devam edip etmemesine ilişkindir¹⁷³. Eğer taşınır eşyanın yok olması veya kötüleşmesine rağmen, satıcının ifa yükümlülüğü devam ediyorsa, maddi edim hasarı satıcıya, aksi durumda alıcıya aittir.

Bedel hasarı kavramı ise, beklenmedik bir olay sebebi ile taşınırın yok olması veya kötüleşmesi durumundan sonraki imkânsızlık¹⁷⁴ sebebi ile satıcının taşınır eşyanın mülkiyetini devir borcunun ortadan kalkmasına rağmen alıcının satış bedelini ödeyip ödemeyeceğine ilişkin bir ifadedir¹⁷⁵. Alıcı, taşınırı devralmasına rağmen satıcıya satış bedelini ödemek mecburiyetinde ise, bedel hasarı alıcıya, aksi halde satıcıya aittir.

¹⁷⁰Eren, Özel Hükümler, s. 47; Andreas B. Schwarz, Çev. Kudret Ayiter, Satış Akdinde Hasarın İntikali, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.4, S.1, 1947, s. 160 – 161; S. İrem Çakırca, Satımda Edim ve Karşı Edim Hasarının Alıcıya Geçmesi, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. LXV, S. 1, 2007, s. 184; Tandoğan, s. 71.

¹⁷¹Eren, Özel Hükümler, s. 47 – 48; Tandoğan, s. 105 – 106; Gümüş, s. 42; Tandoğan, s. 69.

¹⁷²Eren, Özel Hükümler, s. 48 – 49; Tandoğan, s. 106 – 107; Gümüş, s. 29; Tandoğan, s. 70.

¹⁷³Çakırca, s. 179 – 180; Eren, Özel Hükümler, s. 49; Tandoğan, s. 107; Gümüş, s. 29 - 30.

¹⁷⁴Sonraki imkânsızlık kavramına ilişkin bilgi için bkz. Seçkin Topuz ve Ferhat Canbolat, Türk – İsviçre ve Alman Borçlar Hukukunda İmkânsızlığın Düzenlenişi, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 57, S. 3, 2008, 679; Ş. Barış Özçelik, Sözleşmeden Doğan Borçların İfasında Hukuki İmkânsızlık ve Sonuçları, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 63, S. 3, 2014, s. 571.

¹⁷⁵Çakırca, s. 180 – 181; Eren, Özel Hükümler, s. 49; Gümüş, s. 30.

TBK m. 208 kapsamında düzenlenen hasar ifadesi bedel hasarı kavramına ilişkindir¹⁷⁶. Bu bağlamda geminin zilyetliğinin devrine kadar hasar satıcıya aittir. Yine bu kapsamda geminin yok olması sebebi ile geminin zilyetliğini devredemeyen satıcı, alıcıdan satış bedelini talep edemez. Dolayısıyla satış bedelinin ödenmemesi riskine satıcı katlanmış olur.

TBK m. 208 hükmü emredici nitelikte değil, düzenleyici niteliktedir. Bu sebeple TBK m. 208 hükmündeki genel kuralın birtakım istisnaları mevcuttur.

Yukarıda anılan istisnalar kapsamında ilk ihtimal birinci fıkra hükmünde anılan durumun gereğinden doğan istisnalardır. Buradaki durumun gereği ifadesi dürüstlük kuralı ve hakkaniyet kurallarının özel durumlara uygulanması olarak anlaşılmalıdır. Bu kapsamda her olay kendi şartları arasında değerlendirilmelidir.¹⁷⁷

İkinci istisnai durum sözleşmeden doğan istisnalardır. TBK m. 208 hükmü düzenleyici bir kanun maddesi olması sebebiyle taraflar sözleşme özgürlüğü içinde genel kuralın aksine bir düzenleme yapabilirler.

Son olarak düzenlenen iki istisnai hal TBK m. 208'in ikinci ve üçüncü fıkrasında düzenlenen kanuni istisnalardır. Bu istisnalar, mesafeli satışlarda yarar ve hasarın geçmesi ile taşınır satışlarında alıcının temerrüdüne ilişkin durumda hasarın geçmesi durumlarını düzenlemektedir.

Mesafeli satışlar, alıcının, satıcıdan gemiyi ifa yerinden başka bir yere göndermesini istediği durumlarda söz konusudur. Göndermeli satışlar olarak da bilinen mesafeli satışlarda, satıcı, gemiyi alıcının talep ettiği yere göndermek üzere bağımsız bir alıcıya teslim etmesi ile birlikte hasar alıcıya geçmektedir¹⁷⁸. Hemen belirtelim ki, taşıyıcının mutlaka bağımsız bir taşıyıcı olması lazımdır. Eğer taşıyıcı satıcının yardımcısı ise hasar satıcıda kalmaya devam edecektir.

TBK m. 208/II hükmüne göre taşınırlarda alıcı, taşınırın zilyetliğini almakta temerrüde düşer ise hasar kendisine geçmiş olur. Bu bağlamda geminin zilyetliğini teslim almakta temerrüde düşen alıcı, hasara katlanmak zorundadır.

¹⁷⁶Eren, Özel Hükümler, s. 50; Gümüş, s. 30.

¹⁷⁷Eren, Özel Hükümler, s. 53 – 54; Tandoğan, s. 111 – 114; Gümüş, s. 42; Tandoğan, s. 80.

¹⁷⁸Ercüment Erdem, Deniz Aşırı Satış Olarak FOB Satış, **BATİDER**, C. 18, S.4, 1996, s. 41; Eren, Özel Hükümler, s. 55; Tandoğan, s. 116 – 117; Tandoğan, s. 73.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMESİ KAPSAMINDA TARAFLARIN HAK VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

4.1. Genel Olarak

Gemilerin yapıları itibari ile birer taşınır eşya olduğunu ve bu bağlamda gemi satışlarına, taşınır eşyaların satışlarına ilişkin hükümlerin uygulanacağını çalışmanın daha önceki bölümlerinde belirtmiştik. Bu kapsamda TBK, TTK ve TMK bağlamında gemi satış sözleşmelerinde tarafların asli ve yan borçlarından bahsederken yer yer haklarına da değineceğiz.

4.2. Satıcının Borçları

4.2.1. Satıcının Asli Borçları

TBK m. 207 hükmüne göre, “*satıcının, satılanın zilyetlik¹⁷⁹ ve mülkiyetini alıcıya devretme*” borcu vardır. Bu madde hükmü bağlamında satıcının, gemi satış sözleşmesi kapsamındaki asli borçları, geminin zilyetliğini ve mülkiyetini devir borcudur.

4.2.1.1. Geminin Zilyetliğini Alıcıya Devir Borcu

TBK m. 207 ve TBK m. 210 “*Satıcı, satılanın mülkiyetini geçirmek amacıyla, zilyetliğini alıcıya devretmekle yükümlüdür.*” hükmünden hareketle satıcının ilk asli borcu geminin zilyetliğini alıcıya devretme borcudur.

Taşınırlarda zilyetliğin devri iki yolla mümkündür¹⁸⁰. Bu bağlamda bir taşınır olan gemilerde de zilyetliğin devri iki yolla olabilir. Bu yollar, zilyetliğin teslimle (dolaysız teslim) devri¹⁸¹ ve zilyetliğin teslimsiz (dolaylı teslim)¹⁸² devridir.

¹⁷⁹ “Medeni Kanunumuz, zilyetliği doğrudan doğruya tanımlamış değildir. Fakat “bir şey üzerinde fiilî hâkimiyeti bulunan kimse onun zilyedidir” hükmünü getirerek “zilyet”i tanımlayan m. 973’ten, Kanunumuzun zilyetliği “bir şey üzerindeki fiili hâkimiyet” olarak tanımladığı sonucunu çıkarabiliriz.” Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 47. Zilyetlik kavramına ilişkin daha detaylı bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 47 – 54; Serozan, s. 97 – 108; Sirmen, s. 39 – 45; Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 107 – 125; Eren, Özel Hükümler, s. 59.

¹⁸⁰ Eren, Özel Hükümler, s. 59; Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 143; Sirmen, s. 55 – 64; Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 65; Gümüş, s. 50 – 51.

¹⁸¹ “MK. m. 977 “*zilyetlik şeyin veya şey üzerindeki hakimiyeti sağlayacak araçların edinene teslimi veya ... hâlinde devredilmiş olur*” der. Hazırlar arasında zilyetliğin bu

Zilyetliğin devrinde ilk ihtimal, zilyetliğin teslimle devridir. Zilyetliğin teslimle devri de yine kendi içinde ikiye ayrılır. Bu bağlamda geminin zilyetliğinin teslimle devri ya satıcı tarafından geminin alıcıya teslim edilmesi ya da gemi üzerinde hâkimiyeti sağlayan bir aracın teslim edilmesi ile mümkündür¹⁸³. İkinci ihtimal kapsamında alıcının satıcıya devredeceği sembolik araç genellikle anahtardır (özel marinalarda tutulan yatlar için marina giriş kartları da sembolik bir araç olarak görülebilir). Ancak gelişen deniz teknolojileri kapsamında gemi üzerinde hâkimiyeti sağlayacak başka bir araç da zilyetliğin teslimle devri için kabul edilebilir.

Zilyetliğin devrine ilişkin ikinci ihtimal ise zilyetliğin teslimsiz devridir. Bu ihtimal bağlamında geminin zilyetliğinin teslimsiz devri, zilyetlik sözleşmesi, hükmen teslim, kısa elden teslim ya da zilyetliğin havalesi ile mümkündür. Hemen belirtelim ki, geminin zilyetliğinin teslimsiz devir şekillerini, bu çalışmanın konusundan uzaklaşmamak adına ayrıntılı bir şekilde açıklamamakla birlikte bu devir şekillerine ilişkin birer örnek vereceğiz.

Zilyetliğin zilyetlik sözleşmesi¹⁸⁴ ile devrinde satıcı (S), alıcı (A)'ya geminin zilyetliğini, “gemi şu limanda ya da rıhtımda bağlı gidip al” demek suretiyle devredebilir. Ama belirtelim ki bu yöntem büyük riskler barındırmaktadır.

Zilyetliğin bir diğer teslimsiz devri yolu ise hükmen teslimdir¹⁸⁵. Burada (S), geminin mülkiyetini (A)'ya geçirmekle beraber bir başka hukuki ilişki sebebiyle

suretle devri, eşyanın kendisinin aynen, olduğu gibi eski zilyet tarafından doğrudan doğruya yeni zilyede verilmesiyle olur. Buna “teslim” denir. Teslim, eşyanın maddeten ve doğrudan doğruya eski zilyet tarafından yeni zilyedin fiili hâkimiyetine sokulmasıdır. Teslimle eski zilyetlik ortadan kalkmış, onun yerini yeni zilyedin zilyetliğini almış olur. Meğerki eski zilyet dolaylı zilyet olarak kalmakta devam etsin, yani bu suretle bir dereceli zilyetlik kurulmuş olsun.” Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 145. Zilyetliğin teslimle devrine ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 145 – 148; Serozan, s.118; Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 66 – 69.

¹⁸²“Zilyetliğin teslimsiz devrine ilişkin hükümlerde düzenlenen, fiili bir durum olarak zilyetliğin değil, fakat zilyetlik hakkının devridir. Çünkü maddi bir durum olarak zilyetliğin eşya teslim edilmeden, onun üzerinde fiili hakimiyet kurulmadan başkasına geçeceği düşünülemez.” Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 148. Zilyetliğin teslimsiz devrine ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 148 - 160; Sirmen, s. 55 – 58; Serozan, s. 118 – 119; Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 71 – 73. Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 69 vd.

¹⁸³Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 67 – 69; Serozan, s. 118 – 119; Sirmen, s. 55 – 56; Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 146; Eren, Özel Hükümler, s. 60.

¹⁸⁴“Yeni zilyedin eşya üzerinde fiili hâkimiyet kullanabilme imkânı, önceki zilyetle arasındaki anlaşmadan doğmalıdır. Yani bu imkân kendisine bir sözleşmeyle tanınmış bulunmalıdır. Bunun için de yeni zilyedin fiili hâkimiyet kullanma imkânından yararlanması, aralarındaki bu anlaşmanın geçerli olmasına bağlıdır. İşte, bu anlaşma zilyetlik sözleşmesidir. Zilyetlik, bu sözleşmenin yapıldığı anda devredilmiş, yani devren kazanılmış olur.” Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 150. Zilyetlik sözleşmesine ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 149 – 155; Sirmen, s. 56 -57; Serozan, s. 119 – 120;

(örneğin; kira sözleşmesi) geminin fiili egemenliğini kendi elinde bulundurmaya devam eder.

Kısa elden teslimde ise hükmen teslimdeki durumun tersi bir durum söz konusudur¹⁸⁶. Bu yolda da hükmen teslimde olduğu gibi (S) ile (A) arasında hukuki bir ilişki mevcuttur. Bu ihtimalde mülkiyeti devretmek isteyen (S), geminin fiili egemenliğini daha önce yapmış oldukları hukuki ilişki sebebiyle elinde bulunduran (A)'ya "sende kalsın" diyerek zilyetliğini devretmiş olur.

Son olarak zilyetliğin teslimsiz devri zilyetliğin havalesi ile mümkündür¹⁸⁷. Bu ihtimalde diğer yollardan farklı olarak üçlü bir ilişki söz konusudur. Burada (A), zilyetliği (S) ile arasında bir ilişki olan üçüncü kişiden devralacaktır.

4.2.1.2. Geminin Mülkiyetini Devretme Borcu

TBK m. 207/I ifadesi genel olarak satış sözleşmelerinde satıcının borçlarını, zilyetlik ve mülkiyetin devri olarak düzenlemiştir. Ancak bir taşınır olan gemi açısından mülkiyetin devri, zilyetliğin devridir. Bu bağlamda TBK m. 210 hükmü şu şekildedir;

"Satıcı, satılanın mülkiyetini geçirmek amacıyla, zilyetliğini alıcıya devretmekle yükümlüdür."

Yukarıdaki madde kapsamında bir gemi satış sözleşmesi bağlamında geminin mülkiyetini devir borcu altında olan satıcının, geminin mülkiyetini devretme konusunda alıcıyla anlaşması ve gemiyi teslim etmesi gerekli ve yeterlidir.

4.2.2. Satıcının Yan Borçları

Satıcı gemi satış sözleşmesindeki asli borçlarını yerine getirirken asli borçların yerine getirilmesinin doğasından kaynaklı veya tarafların iradesi sonucunda ortaya çıkan birtakım yan edimler de söz konusu olabilir.

¹⁸⁵"Hükmen teslim, zilyetliğin devreden kimsenin özel bir hukuki ilişkiye dayanıp malı kendi fiili hâkimiyetinde alıkoyarak, edinene sadece dolaylı bir zilyetlik tanıdığı durumlarda gerçekleşir (MK 979/I)." Sirmen, s. 60. Zilyetliğin hükmen devrine ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 151 - 152; Sirmen, s. 60 – 61; Serozan, s. 121 – 123; Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 71 – 73.

¹⁸⁶"Kısa elden teslimde malı fiilen elinde bulunduran kimsenin özel bir hukuki sebebe dayanarak zilyetlik sıfatının değiştirilmesi söz konusudur." Sirmen, s. 59. Kısa elden teslimine ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 159 - 160; Sirmen, s. 59 – 60; Serozan, s. 120; Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 65 – 66.

¹⁸⁷"Dolaylı zilyet durumunda olan kimsenin bu zilyetliğini sözleşmeyle bir başkasına devretmesi durumunda zilyetliğin havalesi söz konusu olur (MK 979/I)." Sirmen, s. 62. Zilyetliğin havalesine ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Akipek, Akıntürk ve Ateş, s. 153 - 156; Sirmen, s. 62 – 63; Serozan, s. 124 – 127; Oğuzman, Seliçi ve Oktay – Özdemir, s. 73 – 77.

4.2.2.1. Gemiye Muhafaza Borcu

Gemiye satan kişi, gemi satış sözleşmesinin kurulması anından başlayarak, geminin mülkiyetinin alıcıya devredildiği ana kadar gemiyi korumak, güvenli bir yerde saklamak ve hatta durumun şartları gerektiriyorsa gemiyi sigorta ettirmek zorundadır. Bu borca ilişkin işlemleri de mevcut koşulların gerektirdiği özeni göstermek suretiyle yerine getirmelidir.¹⁸⁸

Gemiye muhafaza borcu ve bu kapsamda yukarıda anılan işlemler geminin mülkiyetini devretme borcunun ve TMK m. 2 kapsamında düzenlenen dürüstlük kuralının doğal bir sonucudur¹⁸⁹.

Muhafaza borcunu hiç veya gereği gibi yerine getirmeyen satıcı bu sebebe bağlı olarak gemide meydana gelen hasardan ve sözleşme kapsamında alıcının uğradığı zarardan sorumludur.

4.2.2.2. Aydınlatma ve Bilgi Verme Borcu

Aydınlatma ve bilgi verme borcu TBK satış sözleşmeleri kapsamında taraflara ilişkin borçlardan olmamakla beraber TMK m. 2'de düzenlenen dürüstlük kuralının bir sonucudur. Bu kapsamda satıcının, geminin tüm teknik özellikleri, nitelikleri, kullanım tarzına ilişkin bilgiler ve gemiye ilişkin diğer dolaylı bilgiler hakkında alıcıyı aydınlatma yükümlülüğü vardır.¹⁹⁰

4.2.2.3. Gerekli Belgeleri Sağlama Borcu

Satıcı, gemi mülkiyetini devretme borcunun bir sonucu olarak gemiye ait teslim edilmesi gereken evrakları alıcıya vermekle yükümlüdür¹⁹¹. Bu kapsamda satıcı, geminin varsa kayıtlı olduğu sicile ilişkin evrakları, tonilato belgesini, klas belgesini, gemi tasdiknamesini, bayrak şahadetnamesini, gemi teçhizatlarına ilişkin belgeleri ve gemiye ilişkin her türlü belgeyi teslim etmelidir.

¹⁸⁸Tandoęan, s. 123; Eren, Özel Hükümler, s. 64; Yavuz, Acar ve Özen, s. 88; H. Tamer İnal, **Borca Aykırılık Dönme ve Fesih**, 6. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2017, s. 389.

¹⁸⁹Tandoęan, s. 123; Eren, Özel Hükümler, s. 64; İnal, s. 389.

¹⁹⁰Eren, Özel Hükümler, s. 65.

¹⁹¹Eren, Özel Hükümler, s. 65.

4.2.2.4. Taşıma ve Devir Giderlerini Ödeme Borcu

Taşınır satışlarında taşıma ve devir giderlerine ilişkin düzenleme TBK m. 211 kapsamında düzenlenmektedir. Buna göre;

“Aksine sözleşme veya âdet yoksa, ölçme ve tartma gibi devir giderleri satıcıya, satılanı devralmak üzere yapılan giderler ve satılanın ifa yerinden başka yere taşınması gerektiğinde, taşıma giderleri alıcıya aittir.

Gidersiz devir kararlaştırılmışsa, satıcı taşıma giderlerini üstlenmiş sayılır.

Liman ve gümrük giderleri olmaksızın devir kararlaştırılmışsa satıcı, dış satım, transit ve dış alım vergilerini üstlenmiş sayılır; ancak satılanın alıcı tarafından devralındığı sırada ödenmiş olan tüketim vergilerini üstlenmiş sayılmaz.”

Yukarıda anılan kanun hükmü kapsamında, taraflar sözleşmede aksini kararlaştırmamış ve aksine de bir adet söz konusu değil ise, gemi satış sözleşmesi kapsamında satıcı, geminin devrine ilişkin giderleri ödemekle yükümlüdür¹⁹².

Alıcı, satış sözleşmesinin konusunu oluşturan geminin sözleşmenin yapıldığı yerden başka bir yerde teslim edilmesini istiyorsa, TBK m. 211 bağlamında bu taşıma işine ilişkin giderleri ödemekle yükümlüdür. Ancak taraflar sözleşme özgürlüğü kapsamında bu durumun aksini kararlaştırabilirler. Bu durumda satılan gemiye ait taşıma giderlerini karşılamakla yükümlü olan taraf satıcı olacaktır.

4.2.3. Satıcının Temerrüdü

Taşınır satışlarına ilişkin olarak, satıcının temerrüdü hali TBK m. 212’de düzenlenmiştir. Buna göre;

“Satıcının temerrüdü hâlinde, borçlunun temerrüdüne ilişkin genel hükümler uygulanır.

Zilyetliğin devri için belirli bir süre konulmuş olan ticari satışlarda, satıcı temerrüde düşerse alıcının, devir isteminden vazgeçerek borcun ifa edilmemesinden doğan zararının giderilmesini istediği kabul edilir.

Alıcı, satılanın devredilmesini isteme niyetinde ise, belirlenen sürenin bitiminde bunu satıcıya hemen bildirmek zorundadır.”

TBK m. 212 hükmü genel olarak taşınır satışlarında, satıcının temerrüdü halinde TBK genel hükümlerdeki temerrüt düzenlemelerine atıf yapmaktadır. Bu durumun yanı

¹⁹²Gemi devrine ilişkin giderlerden bazılarına dair bilgi için EK – 9’da gemi ve liman harçları 2019 yılı tarifesine bakınız.

sıra özel bir durumdan da bahsetmektedir. Kanunun bahsettiği bu özel durum zilyetliğin devri için süre koyulmuş ticari satışlara ilişkindir.

TBK kapsamında uygulanacak temerrüt hükümlerinin, yapılan satış sözleşmesinin ticari nitelikte olup olmamasına göre farklılık arz etmesi sebebiyle biz de gemi satış sözleşmesinin ticari nitelikte olup olmamasına göre sınıflandırmak suretiyle bu hükümleri açıklayacağız.

4.2.3.1. Ticari Nitelikteki Gemi Satış Sözleşmeleri

Öncelikle ticari satışlara ilişkin olan TBK m. 212 hükmünden bahsedecek olursak, bu hükmün uygulama alanı bulması için üç şartın gerçekleşmesi gerekir. Bu şartlar;

- Yapılan satış sözleşmesinin ticari nitelikte olması,
- Satış sözleşmesine zilyetliğin devrine ilişkin belirli bir süre şartının koyulması ve
- Satıcının temerrüde düşmesidir.

Ticari nitelikte yapılan satış sözleşmesi, bir kimsenin mesleği gereği tekrar satış yaparak kazanç sağlamak ya da işletmesindeki üretim sürecini devam ettirebilmek amacıyla satın aldığı malları içeren satış sözleşmeleridir¹⁹³. Bu bağlamda bir gemi satış sözleşmesinin ticari nitelikte olduğundan bahsedebilmek için satıcının, mesleği gereği aldığı gemiyi tekrar satması ya da bir üretim amacıyla satın aldığı gemileri parçalayıp kullanması gerekmektedir. Bu bağlamda bir memurun ya da bir öğrencinin kâr elde etmek amacıyla yaptığı gemi satış sözleşmesi ticari nitelikte olmayacaktır¹⁹⁴.

Yukarıda anılan ticari nitelikteki satış sözleşmesine ilişkin tanım TTK kapsamındaki ticari iş tanımından daha geniş bir ifadeye sahip olması sebebiyle, TTK kapsamında kabul edilen ticari sözleşmelerde ticari nitelikteki satış sözleşmelerinden sayılacaktır. Buna göre, tacirler arası yapılan ve bu tacirlerden en az birinin ticari işletmesine ilişkin olan satış sözleşmeleri de ticari niteliktedir.¹⁹⁵

TBK m. 212 hükmünün uygulama alanı bulabilmesi için satış sözleşmesinin sadece ticari nitelikte olması yeterli değildir. Bu durumun yanı sıra satış sözleşmesinde zilyetliğin devri için belirli bir süre öngörülmüş olmalıdır. Bu bağlamda satıcı sözleşmede kararlaştırılan vade tarihinde geminin zilyetliğini alıcıya devretmekle yükümlüdür. Hemen belirtelim ki TBK m. 212 ifadesinde anılan belirli süre, satış

¹⁹³Eren, Özel Hükümleri, s. 40 – 41; Gümüş, s. 43 – 44; Yavuz, Acar ve Özen, s. 102.

¹⁹⁴Eren, Özel Hükümler, s. 40.

¹⁹⁵Eren, Özel Hükümler, s. 68 – 69; Gümüş, s. 44; Yavuz, s. 102.

sözleşmesi bakımından kesin bir süre anlamını taşımaktadır. Ancak bu kesin süre TBK m. 212/II hükmü kapsamında mutlak bir kesin süre değil nispi bir kesin süredir¹⁹⁶. Bu bağlamda alıcı, satıcının temerrüdü halinde, satıcının edimini ifa etmesini isteme hakkından önceden feragat etmemekle beraber satıcının olası bir temerrüdü halinde alıcı istemediği sürece satıcının edimini ifa edebilmesi için ek bir süre söz konusu olmayacaktır.

Satıcı, yapılan ticari gemi satış sözleşmesi kapsamında belirlenen sürede geminin zilyetliğini alıcıya devretme borcunu yerine getirmez ya da getiremezse, TBK m. 212 hükmü karine olarak alıcının, geminin zilyetliğini devralmaktan vazgeçtiğini ve zararının giderilmesini istediğini kabul eder. Ancak alıcı, satıcının temerrüdüne rağmen hâlâ geminin zilyetliğini devralmak istiyorsa, TBK m. 212/III bağlamında bu durumu hemen satıcıya bildirmelidir.

TBK m. 212/II – III hükmü alıcıya, satıcının temerrüdü halinde iki seçimlik hak tanımaktadır. İlk ihtimalde alıcının zilyetliğin devrini karine olarak kabul etmediği ve olumlu (müspet) zararını talep ettiği kabul edilir. İkinci ihtimalde ise alıcı, satılanın zilyetliğini devralmak istediğini satıcıya hemen bildirmek suretiyle ifa ve ifanın gecikmesinden doğan tazminatı talep edebilir.

Kanun metninde açıkça belirtilmemekle beraber, gemi satış sözleşmesi kapsamında alıcı, satıcıya gemi bedelini, geminin mülkiyetini devralmadan önce ödemiş olabilir. Bu ihtimalde alıcının borcunu önceden ifa etmesi sebebiyle, sözleşmeden dönme ve olumsuz (menfi) zararının tazminini talep etme hakkının varlığını kabul etmek gerekir. Satıcının temerrüdü sebebiyle dönme hakkını kullanmak isteyen alıcının, bu durumu satıcıya tek taraflı bir irade beyanıyla yöneltmesi yeterli ve gereklidir.

4.2.3.2. Belirsiz Süreli Ticari Gemi Satış Sözleşmeleri ve Ticari Olmayan Gemi Satış Sözleşmeleri

TBK m. 212 kapsamında ticari nitelik taşımayan tüm satış sözleşmeleri ve belirsiz süreli ticari satış sözleşmelerinde satıcının temerrüdü halinde TBK m. 212/III atfına göre borçlunun temerrüdüne ilişkin genel hükümler olan TBK m. 117/I, 123, 124 ve 125 uygulama alanı bulacaktır.

Borçlunun temerrüdünü düzenleyen TBK m. 117/I hükmüne göre, “*Muaccel bir borcun borçlusu, alacaklının ihtarıyla temerrüde düşer.*” Bu hükmün yanı sıra

¹⁹⁶Kesin süreli satış sözleşmelerine ilişkin bilgi için bkz. Eren, Özel Hükümler, s. 70 – 71; Yavuz, Acar ve Özen, s. 103.

maddenin ikinci fıkrasında belirli vadeli borçlarda ve bazı hallerde ihtara gerek olmadığı vurgulanmaktadır.

4.2.3.2.1. Satıcının Temerrüdünün Şartları

Yukarıda anılan hüküm kapsamında borçlunun temerrüde düşmesi için bazı şartların bulunması gerekir.

- i. Gemi zilyetliğinin devri mümkün olmalıdır;

Borçlunun temerrüde düşmesinin ilk şartı, gemi satış sözleşmesi kapsamında satıcı geminin zilyetliğini henüz devretmemiş olmasına rağmen, geminin zilyetliğinin devri mümkün olmalıdır. Henüz geminin zilyetliği devredilmemişken, geminin zilyetliğinin devri objektif sebeplerle imkânsız hale gelirse, artık temerrüt halinden söz etmek mümkün olmayacaktır. Bu durumun dışında sübjektif sebeplere dayalı imkânsızlıklarda satıcının temerrüdü söz konusu olacaktır.¹⁹⁷

- ii. Borç muaccel olmalı

Borcun muaccel olması, zamana ilişkin bir husustur. Muaccel olan borçla birlikte alıcı, satıcıdan borçlanmış olduğu geminin zilyetliğini devir borcunu ifa etmesini talep ve dava edebilir. Ancak muaccel olmayan bir borcun ifa zamanının gelmemiş olması nedeni ile borcun ifasının istenmesi dolayısıyla satıcının temerrüdü mümkün olmaz.¹⁹⁸

Gemi zilyetliğini devir borcunun ne zaman muaccel olacağına ilişkin taraflar arasında yapılmış bir anlaşma ya da ihtara ilişkin bir husus yoksa TBK m. 90¹⁹⁹ bağlamında borç doğum anında muaccel olur.

- iii. Satıcıya ihtar yapılmış olmalıdır

İhtara ilişkin düzenleme TBK m. 117’de borçlu temerrüdüne ilişkin koşullar kapsamında yapılmıştır. Buna göre;

“Muaccel bir borcun borçlusu, alacaklının ihtarıyla temerrüde düşer.

Borcun ifa edileceği gün, birlikte belirlenmiş veya sözleşmede saklı tutulan bir hakka dayanarak taraflardan biri usulüne uygun bir bildirimde bulunmak suretiyle belirlemişse, bu günün geçmesiyle; haksız fiilde fiilin işlendiği, sebepsiz zenginleşmede ise zenginleşmenin gerçekleştiği tarihte borçlu temerrüde düşmüş

¹⁹⁷Eren, Genel Hükümler, s. 1092; Oğuzman ve Öz, s. 459.

¹⁹⁸Eren, Genel Hükümler, s. 1092 – 1093; Oğuzman ve Öz, s. 472.

¹⁹⁹“İfa zamanı taraflarca kararlaştırılmadıkça veya hukuki ilişkinin özelliğinden anlaşılmadıkça her borç, doğumu anında muaccel olur.”

olur. Ancak sebepsiz zenginleşenin iyiniyetli olduğu hâllerde temerrüt için bildirim şarttır.”

TBK m. 117/I ifadesinden de anlaşılacağı üzere, satıcının gemi satış sözleşmesi kapsamında temerrüdü hali, geminin zilyetliğini devir borcunun muaccel olması ile değil, alıcının satıcıya yapacağı ihtarla gerçekleşir.

Satıcının, adi gemi satış sözleşmeleri kapsamında temerrüde düşmesi ihtara bağlı olmakla beraber bu durum TBK m. 117/II bağlamında mutlak bir şart değildir. Madde hükmüne göre bazı hallerde ihtar gerekli değildir. Çünkü kanun koyucu burada ihtar yerine geçen bazı durumlara dikkat çekmiştir. Bu bağlamda, tarafların sözleşmede birlikte belirledikleri bir vadenin bulunması ya da taraflardan birine bildirim yoluyla vadeyi belirleme yetkisi tanınması hallerinde ihtara gerek yoktur. Hemen belirtelim ki, satıcının borcunu, borç muaccel olmadan önce ifa etmeyeceğini açıklaması durumunda da ihtara gerek yoktur²⁰⁰.

iv. Alacaklı, edimi kabule hazır olmalıdır

Alacaklı, satıcının borcunu ifa edebilmesi için gerekli hazırlık fiillerini yapmış olmalıdır. Bununla birlikte satıcı, geminin zilyetliğini devir borcunu ifa edeceğini bildirdiği zaman, alıcı, yapılan bu teklifi kabul etmeye hazır bulunmalıdır. Hazırlık fiillerinin yerine getirilmemesi ya da yapılan ifa teklifinin kabul edilmemesi hallerinde alacaklı temerrüdü söz konusu olacaktır. Bu duruma ilişkin olarak şunu belirtmek gerekir ki, alacaklı temerrüdünün söz konusu olduğu hallerde, borçlu temerrüdü gerçekleşmez.²⁰¹

v. Satıcının edimi ifadan kaçınma hakkı bulunmamalıdır

Satıcının geminin zilyetliğini devir borcunu ifa etmekten kaçınabilme hakkının bulunduğu durumlar TBK m. 97 ve 98’de düzenlenmektedir²⁰². Bu maddeler kapsamında, satıcının sözleşmenin koşulları ve özelliklerine göre borçlu olduğu edimi daha sonra ifa etme hakkının bulunması ya da alıcının ifa güçsüzlüğüne düştüğünü öğrendiği anda kendi edimini güvence altına almak amacıyla ifadan kaçınması halinde,

²⁰⁰Eren, Genel Hükümler, s. 1097; Oğuzman ve Öz, s. 479 – 480.

²⁰¹Eren, Genel Hükümler, s. 1097; Oğuzman ve Öz, s. 480 – 481; Nomer, s. 301.

²⁰²**MADDE 97-** “Karşılıklı borç yükleyen bir sözleşmenin ifası isteminde bulunan tarafın, sözleşmenin koşullarına ve özelliklerine göre daha sonra ifa etme hakkı olmadıkça, kendi borcunu ifa etmiş ya da ifasını önermiş olması gerekir.”

MADDE 98- “Karşılıklı borç yükleyen bir sözleşmede, taraflardan birinin borcunu ifada güçsüzlüğe düşmesi ve özellikle iflas etmesi ya da hakkındaki haciz işleminin sonuçsuz kalması sebebiyle diğer tarafın hakkı tehlikeye düşerse bu taraf, karşı edimin ifası güvence altına alınıncaya kadar kendi ediminin ifasından kaçınabilir.

Hakkı tehlikeye düşen taraf, ayrıca uygun bir sürede istediği güvence verilmezse sözleşmeden dönebilir.”

satıcının temerrüdü söz konusu olmayacaktır. Bununla birlikte temerrüde düşünen satıcı, TBK m. 97 ve 98 bağlamında ödemezlik def'inden yararlanamaz²⁰³.

4.2.3.2.2. Satıcının Temerrüdünün Hüküm ve Sonuçları

Satıcının adi gemi satış sözleşmeleri bağlamında temerrüdünün gündeme gelmesi halinde, kanun koyucu alacaklıya TBK m. 125 kapsamında birtakım seçimlik haklar tanımaktadır. Bu madde hükmüne göre;

“Temerrüde düşen borçlu, verilen süre içinde, borcunu ifa etmemişse veya süre verilmesini gerektirmeyen bir durum söz konusu ise alacaklı, her zaman borcun ifasını ve gecikme sebebiyle tazminat isteme hakkına sahiptir.

Alacaklı, ayrıca borcun ifasından ve gecikme tazminatı isteme hakkından vazgeçtiğini hemen bildirerek, borcun ifa edilmemesinden doğan zararın giderilmesini isteyebilir veya sözleşmeden dönebilir.

Sözleşmeden dönme hâlinde taraflar, karşılıklı olarak ifa yükümlülüğünden kurtulurlar ve daha önce ifa ettikleri edimleri geri isteyebilirler. Bu durumda borçlu, temerrüde düşmekte kusuru olmadığını ispat edemezse alacaklı, sözleşmenin hükümsüz kalması sebebiyle uğradığı zararın giderilmesini de isteyebilir.”

Yukarıda anılan kanun hükmü kapsamında satıcının temerrüde düşmesi halinde, alıcının üç tane seçimlik hakkı söz konusudur. Bunlardan ilki geminin mülkiyetinin devrini isteme ve bu edimin ifasının geciktirilmesi sebebiyle doğan gecikme tazminatını talep etme hakkıdır. İkinci seçimlik hakkında, alıcı geminin mülkiyetinin devredilmesini istemediğini satıcıya bildirir ve bu kapsamda olumlu zararını (*müspet zarar*)²⁰⁴ talep eder. Üçüncü seçimlik hak ise sözleşmeden dönmeye ilişkindir. Bu hak kapsamında alıcı yine satıcıya geminin mülkiyetinin devrini istemediğini bildirir ve satıcının borcunu ifa etmemesi sebebi ile doğan olumsuz zararını (*menfi zarar*)²⁰⁵ talep eder.

²⁰³Eren, Genel Hükümler, s. 1098; Oğuzman ve Öz, s. 482 – 483.

²⁰⁴“Alacaklının borçlanılan edimin ifa edilmemesi yüzünden uğradığı zarara, müspet zarar denir.” Akt. Eren, Genel Hükümler, s. 1117; “Olumlu (müsbet = pozitif) zarar, alacaklının, borcun ifasındaki çıkarının gerçekleşmemesi yüzünden uğradığı zararı ifade eder.” Oğuzman ve Öz, s. 396; “Müspet zarar; borçlu edayı gereği gibi ve vaktinde yerine getirseydi alacaklının mameleki ne durumda olacak idiyse, bu durumla eylemli durum arasındaki fark müspet zarardır.” Yavuz, Acar ve Özen, s. 98. Müspet zararın hesaplanmasına ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Gümüş, s. 47 – 49; Tandoğan, s. 139 – 147; Yavuz, Acar ve Özen, s. 105 – 108; Eren, Özel Hükümler, s. 73 – 77.

²⁰⁵“Menfi zarar, genelde bir sözleşmenin kurulduğuna veya geçerli olduğuna ya da borçlu tarafından yerine getirileceğine duyulan güvenin boşa çıkmasından doğan zararı ifade eder.” Eren, Genel Hükümler, s. 1124; “Güvenen kimsenin sözleşmenin hüküm ifade

Alıcı tarafından ilk seçimlik hakkın tercih edilmesi ihtimalinde taraflar arasındaki sözleşme ilişkisi devam etmektedir. Bununla birlikte satıcının asli edim yükümlülüğünün yanı sıra ikincil bir edim yükümlülüğü niteliğinde olan satıcının gecikme tazminatını ödeme yükümlülüğü söz konusu olur.²⁰⁶

İkinci seçimlik hakta alıcı, satıcının temerrüde düşmesi ile birlikte geminin mülkiyetini artık istemediğini derhal bildirir. Bu bildirim kapsamında alıcı, satıcıdan olumlu zararını talep edebilir. Bu seçimlik hak bağlamında aynen ifa ve gecikme tazminatının talep edildiği ihtimaldeki gibi sözleşme ilişkisi devam etmektedir. Ancak ilk ihtimalden farklı olarak satıcının asli edimi değişmektedir. Olumlu zararın talep edilmesi ile birlikte, satıcı açısından asli edim, geminin mülkiyetinin devri yerine olumlu zararın tazmin yükümlülüğü olmaktadır.²⁰⁷

Üçüncü seçimlik hak olan sözleşmeden dönme ise bozucu yenilik doğuran bir haktır²⁰⁸. Bu durumda taraflar gerçekleştirmiş oldukları edimleri iade eder ve alacaklı, borçludan olumsuz zararını talep edebilir. Bu bağlamda, sözleşmeden dönme hâlinde geminin zilyetliğini devir borcunu yerine getiremeyerek temerrüde düşen satıcı, kendi borcu muaccel olmadan önce ödeme almış ise aldığı ödemeyi iade etmelidir.²⁰⁹

Hemen belirtelim ki, alıcının sözleşmeden dönme kapsamında olumsuz zararını isteyebilme halini kanun koyucu TBK m. 125/III bağlamında borçlunun yani gemi satış

etmemesi veya kurulmaması halinde malvarlığının aldığı durum ile, bu olay hiç gerçekleşmese idi malvarlığının içinde bulunacağı durum arasındaki fark, olumsuz zarar ifade eder.” Oğuzman ve Öz, s. 396 – 397; Mutlu Dinç, Taşınmaz Satış Sözleşmesinde Menfi Zararın Hesaplanması, **Terazi Hukuk Dergisi**, C. 12, S. 127, 2017, s. 28; “*Menfi zarar, sözleşmenin geçerliliğine olan güvenin boşa çıkmasından doğan zarardır.*” Ahmet M. Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 17. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013, s. 732; “*Menfi zarar ise; uyulacağı ve yerine getirileceğine inanılan bir sözleşmenin hüküm ifade etmemesi ve yerine getirilmemesi yüzünden güvenin boşa çıkması dolayısıyla uğranılan zarardır.*” Yavuz, Acar ve Özen, s. 98.

²⁰⁶Aynen ifa ve gecikme tazminatına ilişkin detaylı bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Eren, Genel Hükümler, s. 1115 – 1117; Oğuzman ve Öz, s. 520 – 522; Nomer, s. 303 – 304; Kılıçoğlu, s. 733; İnal, s. 410.

²⁰⁷Eren, Genel Hükümler, s. 1117 – 1119; Oğuzman ve Öz, s. 525; Nomer, s. 300; Kılıçoğlu, s. 733; İnal, s. 410.

²⁰⁸Doktrinde sözleşmeden dönmenin bozucu yenilik hak olmadığını savunan bir görüş mevcuttur. Yeni dönme ya da dönüşüm görüşü olarak adlandırılan bu görüşe göre dönme, sözleşmeyi ortadan kaldırmaz; sadece sözleşmenin içeriğini değiştirir ve bu bağlamda dönülen sözleşmenin tarafları arasında edimlerinin iadesine yönelik bir tasfiye ilişkisi kurulur. Doktrindeki bu tartışmaya ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Eren, Genel Hükümler, s. 1120 – 1121; Oğuzman ve Öz, s. 528 – 538; Nomer, s. 307; Tuba Akçura Karaman, Sona Ermiş veya Geçersiz Sözleşmelerde Tarafların İfa Etmis Oldukları Edimlerin İadesi, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 15, S.1, 2018, s. 301 – 305; Rona Serozan, **Sözleşmeden Dönme**, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007, s. 59 – 68.

²⁰⁹Sözleşmeden dönme ve olumsuz zarara ilişkin detaylı bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Eren, Genel Hükümler, s. 1119 – 1128; Oğuzman ve Öz, s. 448 – 455, 523 – 525; Nomer, s. 304 – 310; Kılıçoğlu, s. 734 – 736; Serozan, Dönme, s. 249 – 257.

sözleşmesi kapsamında satıcının temerrüde düşmede kusursuz olduğunu ispat edememesi şartına bağlamıştır.

4.2.4. Satıcının Zapttan Sorumluluğu

Satıcının zapttan sorumluluğu TBK m. 214 hükmünde düzenlenmektedir. Kanunun ifadesi şu şekildedir;

“Satış sözleşmesinin kurulduğu sırada var olan bir hak dolayısıyla, satılanın tamamı veya bir kısmı bir üçüncü kişi tarafından alıcının elinden alınırsa satıcı, bundan dolayı alıcıya karşı sorumlu olur.

Alıcı, elinden alınma tehlikesini sözleşmenin kurulduğu sırada biliyor idiyse satıcı, ayrıca üstlenmiş olmadıkça bundan dolayı sorumlu olmaz.

Satıcı, üçüncü kişinin hakkını gizlemişse, sorumluluğunu kaldırma veya sınırlama konusunda yapılmış olan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.”

Yukarıdaki kanun hükmünde de bahsedildiği üzere, gemi satış sözleşmesinin kurulduğu sırada, geminin tamamı veya bir kısmı bir üçüncü kişi tarafından alıcının elinden alınırsa satıcı, bundan dolayı alıcıya karşı sorumlu olur. Satıcının, alıcıya karşı olan bu sorumluluğu satıcının zapttan sorumluluğu olarak anılmaktadır.

Satıcının zapttan sorumluluğu, gemi mülkiyetini devretme borcunun doğal bir sonucu olarak ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda TBK m. 214 – 218 hükümleri, satıcının gemi mülkiyetini devretme borcunu kısmen ya da tamamen yerine getirmemesinin bir sonucu olarak uygulama alanı bulur. Aynı zamanda, satıcı açısından gemi mülkiyetini devir borcunun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi sebebi ile TBK m. 112 vd. hükümleri de uygulama alanı bulabilir. Fakat belirtmek gerekir ki, satıcının zapttan sorumluluğu kapsamında bazı özel hükümlerle alıcıya ek bir koruma sağlanmaktadır.²¹⁰

Satıcının satılan eşyanın zaptından kaynaklanan sorumluluğunun hukuki niteliği tartışmalıdır. Bir kısım yazarlar bu sorumluluğun, sözleşmeden kaynaklı bir sebep sorumluluğu olduğunu söylerken, bizim de katıldığımız bir kısım yazarlara göre bu sorumluluk, satış sözleşmesine ait yasal bir hüküm olması sebebi ile kanuni bir sorumluluktur. Bu hususta son olarak bazı yazarlar, bu iki görüşün teorik anlamda birbirini çıkarmaz bir tartışmaya sürüklediği sebebine dayanarak karma bir görüş

²¹⁰Yavuz, Acar ve Özen, s. 110; Eren, Özel Hükümler, s. 77 – 78; Gümüş, s. 53 – 53; Tandoğan, s. 148; Serozan, Sözleşmeden Dönme, s. 275; Özlem Acar, Satıcının Zapttan Sorumluluğu, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 13, S. 1, 2014, s. 104 – 105.

benimsemektedirler. Buna göre, satıcının zapttan sorumluluğu TBK’de düzenlendiği için yasal ve sözleşme yapıldıktan sonra ortaya çıktığı için de sebebe bağlıdır.²¹¹

TBK m. 214/II hükmünde satıcının zapttan sorumluluğuna ilişkin özel bir durumdan bahsedilmektedir. Buna göre, alıcı geminin kısmen veya tamamen elinden alınması ihtimalinden haberdar ise artık satıcının zapttan sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. Ancak taraflar sözleşmede bu durumun aksini kararlaştırabilirler. Böylelikle satıcının zapttan sorumluluğunun sınırlarının, tarafların sözleşmede ortaya koymuş olduğu irade ile genişletilebilmesi mümkündür.

TBK m. 214/III ifadesi aslında TBK m. 214 hükmünün emredici nitelikte bir hüküm olmadığını ortaya koymaktadır. Dolayısıyla taraflar sözleşme yapma iradesi kapsamında satıcının zapttan sorumluluğunun sınırlarını kendileri belirleyebilir. Ancak kanun, bu özgürlüğü taraflara sınırsız bir şekilde tanımayarak alıcı lehine bir sınır çizmiştir. Buna göre satıcı, yapılan gemi satış sözleşmesi kapsamında üçüncü kişinin hakkını gizlerse, satıcının zapttan sorumluluğuna ilişkin belirlenen sınırlama ya da sorumsuzluk hâli hükümsüz olacaktır.

Satıcının zapta ilişkin sorumluluğu, geminin mülkiyetini devir borcunun tamamlayıcısıdır. Bu bağlamda geminin zilyetliğinin devredilmediği hâllerde ve satış sözleşmesi kapsamında tarafların borçlarını ifa etmesi hâlinde dahi sözleşmenin hükümsüz kılınması ya da temerrüt sebebiyle sözleşmeden dönülmesi durumlarında da satıcının zapttan sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.²¹²

Satıcının zapttan sorumluluğu mutlak bir sorumluluktur. Buna göre TBK m. 112 hükmü kapsamında genel sözleşme sorumluluğuna ilişkin şartlar gerçekleşmemiş olsa dahi zapttan sorumluluk hâli mümkündür.²¹³

Gemi satışı kapsamında, gemiyi emin sıfatıyla zilyetten alan iyi niyetli alıcının aynı hak iktisabı korunmaktadır. Fakat malikin elinden rızası dışında çıkan gemiyi konu edinen gemi satış sözleşmesine ilişkin olarak, alıcının iyi niyetinin, geminin mülkiyetini kazanmasına yararı olmadığı için, alıcı, satıcının zapttan sorumluluğuna başvurabilir. Ayrıca şu hususu da belirtmek gerekir ki, alıcının da kötü niyetli olması ihtimalinde

²¹¹Tartışmaya ilişkin görüşler için Ayr. Ol. Bkz. Eren, Özel Hükümler, s. 77; Yavuz, Acar ve Özen, s. 110; Tandoğan, s. 148 – 149; Acar, s. 105; Aydın Zevkliler ve K. Emre Gökyayla, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, 15. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2015, s. 149.

²¹²Yavuz, Acar ve Özen, s. 111; Gümüş, s. 54; Tandoğan, s. 149.

²¹³Yavuz, Acar ve Özen, s. 111; Eren, Özel Hükümler, s. 83; Gümüş, s. 54; Acar, s. 106.

satıcı ayrıca zapttan sorumlu olmayı kabul etmedikçe, alıcı, satıcının zapttan sorumluluğu yoluna gidemez.²¹⁴

4.2.4.1. Satıcının Zapttan Sorumluluğunun Şartları

4.2.4.1.1. Geminin Zilyetliğinin, Alıcıya, Zabıt Tehlikesi Teşkil Eden Olaydan Önce Devredilmiş Olması

Satıcının zapttan sorumluluğunun gündeme gelebilmesinin ilk şartı, geminin zilyetliğinin alıcıya zapta ilişkin tehlike doğmadan önce devredilmesidir. Aksi hâlde geminin zilyetliği satıcıda olduğundan, el koyma tehlikesi satıcıya yönelmiş olacaktır. Bu durumda artık satıcının zapttan sorumluluğu değil, ifa engeli sebebiyle satıcının temerrüdü söz konusu olabilir. Bu bağlamda da TBK m. 112 vd. hükümleri ile taşınır satış sözleşmesine ilişkin temerrüt hükümleri uygulama alanına sahip olacaktır²¹⁵.

4.2.4.1.2. Üçüncü Kişinin Gemi Üzerinde Zapta İlişkin Bir Hakkının Bulunması

Satıcının zapttan sorumluluğunun mümkün olabilmesinin bir diğer şartı ise üçüncü kişinin gemi üzerinde bir hakka sahip olmasıdır. Bu bağlamda üçüncü kişinin bir hakka sahip olmaksızın gemiye el koyması hâlinde satıcının zapttan sorumluluğuna gidilmesi mümkün değildir.

Alıcının, satıcıya karşı zapttan sorumluluğa ilişkin hükümlerden faydalanabilmesi için üçüncü kişinin zaptı sağlayacak hakkının en geç sözleşmenin kurulması anında mevcut olması gerekir. Aksi halde sözleşmenin kurulması ile ifa arasındaki süre içinde gemi mülkiyetini devir ediminin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi sebebi ile TBK m. 112 vd. hükümleri kapsamında satıcının zapttan sorumluluğu değil temerrüdü gündeme gelecektir²¹⁶.

Yine satıcının sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için, üçüncü kişinin hakkının varlığı, sözleşmenin kurulması esnasında alıcı tarafından bilinmemelidir.

²¹⁴Yavuz, Acar ve Özen, s. 111; Eren, Özel Hükümler, s. 79 – 80; Gümüş, s. 55; Tandoğan, s. 150 – 151; Acar, s. 106 – 107.

²¹⁵Yavuz, Acar ve Özen, s. 112; Eren, Özel Hükümler, s. 81; Tandoğan, s. 151; Numan Tekelioğlu, Bir Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararı Çerçevesinde Hukuki Ayıp ve Zapttan Sorumluluğun Birbirinden Ayırt Edilmesi, **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 7, S. 1, 2017, s. 89; Acar, s. 109 – 110; Zevkliler ve Gökyayla, s. 149 – 150; Fahrettin Aral ve Hasan Ayrancı, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, 11. Baskı, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s. 109.

²¹⁶Yavuz, Acar ve Özen, s. 112; Eren, Özel Hükümler, s. 83; Gümüş, s. 55 - 56; Tandoğan, s. 153; Tekelioğlu, s. 89; Acar, s. 110; Zevkliler ve Gökyayla, s. 149 – 150; Aral ve Ayrancı, s. 109 – 110.

Alıcının, sözleşmenin kurulması esnasında üçüncü kişiye ait hakkın varlığından haberdar olması ihtimalinde, satıcının zapttan sorumluluğuna gidebilmesinin tek yolu, satıcının bu hususta taahhütte bulunmasıdır.

4.2.4.1.3. Üçüncü Kişinin Zabıt Eyleminde Bulunması

Satıcının zapttan sorumluluğunun gündeme gelmesinin bir diğer şartı da üçüncü kişinin gemi üzerindeki bir hakkına dayanarak alıcıya karşı zabıt eyleminde bulunmasıdır. Bu bağlamda üçüncü kişinin sadece gemi üzerinde hak sahibi olması ya da bu hakkını kullanması ihtimali, satıcının zapttan sorumluluğu yoluna başvurulabilmesi için yeterli değildir.

Üçüncü kişinin zapta ilişkin hakkını kullanması mahkemede dava ya da def'i yoluyla olabileceği gibi mahkeme dışı bir yolla da olabilir. Bu kapsamda mahkeme dışı olarak adlandırılan yol, irade beyanının açıklanması şeklinde kendini gösterebilir.²¹⁷

Üçüncü kişinin zapta ilişkin hakkı gemi üstündeki, ayni ya da sınırlı bir ayni hakka dayanmalıdır. Bununla birlikte bu hak en geç sözleşmenin kurulması anında mevcut olmalıdır. Bu bağlamda alıcı, sözleşmenin kurulmasından sonra üçüncü kişinin elde etmiş olduğu üstün hakka dayanarak, satıcının zapttan sorumluluğu yoluna başvuramaz. Ancak alıcı, sözleşmenin kurulmasından sonra üçüncü kişinin elde ettiği hak bağlamında TBK m. 112 vd. hükümlerinden faydalanabilir.

4.2.4.1.4. Alıcının Üçüncü Kişinin Davasını Satıcıya İhbar Etmesi

Satıcın alıcıya karşı zapttan sorumlu olması için, üçüncü kişinin üstün bir hakka dayanarak dava yoluyla ya da dava dışı bir yolla geminin mülkiyetine el koyması gerekir. TBK m. 215 ve m. 217 hükümleri kapsamında satıcının zapttan sorumlu olabilmesi için gerçekleşen zabıt olayının ispatı alıcıya aittir. Bu bağlamda TBK m. 215'te dava yolu ile yapılan zabıt eylemine ilişkin hükümler yer alırken, TBK m. 216'da dava dışı yollardan gerçekleştirilen zabıt eylemine ilişkin hükümler yer almaktadır.

Kanun koyucu TBK m. 215 hükmü bağlamında, dava yoluyla zabıt eylemi hâlinde satıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için ihbar şartını aramıştır. Bu madde hükmüne göre;

²¹⁷Yavuz, Acar ve Özen, s. 114; Eren, Özel Hükümler, s. 82; Gümüş, s. 56 – 57; Tandoğan, s. 153 - 155; Tekelioğlu, s. 90; Acar, s. 111 – 112; Zevkliler ve Gökyayla, s. 150; Aral ve Ayrancı, s. 110.

“Satılanın elinden alınması tehlikesi ile karşılaşan alıcı, kendisine karşı açılan davayı satıcıya bildirdiği zaman satıcı, durumun gereğine göre ve yargılama usulü uyarınca ya alıcının yanında davaya katılmak ya da alıcı yerine geçerek üçüncü kişiye karşı davayı takip etmek ve savunmak zorundadır.

Bildirme, davaya katılmaya ve savunmaya elverişli bir zamanda yapılmışsa, alıcının aleyhinde verilen hüküm, onun ağır kusuru yüzünden verildiği ispat edilmedikçe, satıcı için de sonuç doğurur.

Dava, kendisine yüklenilemeyen sebeplerden dolayı satıcıya bildirilmemişse satıcı, zamanında bildirilmiş olsaydı daha elverişli bir hüküm elde edilebileceğini ispatladığı ölçüde sorumluluktan kurtulur.”

Yukarıda anılan kanun hükmü kapsamında, alıcı, üçüncü kişinin dava yoluyla zabıt eylemine girişmesi durumunu satıcıya bildirmelidir. Bu bildirimle birlikte satıcı, durumun şartlarına göre alıcının yanında ya da alıcı yerine geçerek davayı takip etmek zorundadır.

Satıcının zapttan sorumluluğu açısından, TBK m. 215 hükmü kapsamında yapılan ihbarın zamanlaması da önem taşımaktadır. Buna göre, ihbar, davaya katılmaya ve savunmaya elverişli bir zamanda yapılmaz ise bu durumda doğacak zarardan, alıcının ağır kusurunu ispat etmedikçe satıcı sorumludur.

Alicının davaya ilişkin ihbarının satıcıya hiç veya gereği gibi yapmaması halinde, satıcı bu durumu ispatladığı ölçüde sorumluluktan kurtulur.²¹⁸

4.2.4.1.5. Satıcının Zapttan Sorumluluğunu Engelleyen Bir Durumun Bulunmaması

Satıcının zapttan sorumluluğunun son şartı zapttan sorumluluğu engelleyen bir durumun olmamasıdır. Bu bağlamda satıcının zapttan sorumluluğunu engelleyen iki durum vardır.

Satıcının zapttan sorumluluğunu engelleyen hallerden ilki, alıcının gemi satış sözleşmesinin kurulması anında üçüncü kişinin zapta ilişkin hakkını biliyor olması durumudur. Bu halde, satıcı, zapta karşı sorumluluk hâlinin devam etmesini ayrıca taahhüt etmedikçe, sorumlu olmaz.²¹⁹

²¹⁸Yavuz, Acar ve Özen, s. 116; Eren, Özel Hükümler, s. 83 – 84; Gümüş, s. 59; Tandoğan, s. 158; Acar, s. 115 – 116; Zevkliler ve Gökyayla, s. 152.

²¹⁹Yavuz, Acar ve Özen, s. 117; Eren, Özel Hükümler, s. 82; Gümüş, s. 56; Tandoğan, s. 155; Acar, s. 113.

Satıcının zapttan sorumluluğunu engelleyen ikinci hâl, yapılan satış sözleşmesi kapsamında satıcının zapttan sorumluluğunu kısıtlayan veya kaldıran bir hükmün bulunmasıdır. Ancak bu şart herhalde uygulanması mümkün bir şart değildir. Bu hususa ilişkin olarak, kanun koyucu TBK m. 214/III hükmü ile alıcıyı koruyan bir sınırlandırma getirmiştir. Buna göre, satıcı, zapt tehlikesini bilerek alıcıdan gizlemişse, satıcının sorumluluğunu kısıtlayan veya kaldıran sözleşme hükmü, hükümsüzdür.²²⁰

4.2.4.2. Satıcının Zapttan Sorumluluğunun Kapsamı

Satıcının, zapttan sorumluluğunun kapsamı TBK m. 217 ve m. 218 hükümleri çerçevesinde değerlendirilmiştir. Kanun, satıcının zapta karşı sorumluluğunu, tamamen zapt hâline ve kısmen zapt hâline ilişkin sorumluluğu olarak ele almıştır. Biz de kanunun izlediği sistematik çerçevesinde bu hususu, iki başlık altında değerlendireceğiz.

Yukarıda anılan hususları değerlendirmeden önce şunu belirtmek gerekir ki, her iki hâle ilişkin olarak alıcının, satıcının zapta karşı sorumluluğuna gitmesi hakkı özel bir zamanaşımı süresine tabi tutulmadığından, bu durumlar karşısında TBK m. 146 kapsamında 10 yıllık genel zamanaşımı süresi uygulanacaktır.²²¹

4.2.4.2.1. Satıcının Sorumluluğunun Tamamen Zapt Bağlamında Kapsamı

Satıcının tamamen zapt halindeki sorumluluğu TBK m. 217’de düzenlenmiştir. Buna göre;

“Satılanın tamamı alıcının elinden alınmışsa, satış sözleşmesi kendiliğinden sona ermiş sayılır ve alıcı satıcıdan aşağıdaki istemlerde bulunabilir:

- 1. Satılardan elde ettiği veya elde etmeyi ihmal eylediği ürünlerin değeri indirilerek, ödemiş olduğu satış bedelinin faizi ile birlikte geri verilmesini.*
- 2. Satılanı elinden alan üçüncü kişiden isteyemeyeceği giderleri.*
- 3. Davayı satıcıya bildirmekle kaçınılabilecek olanlar dışında kalan bütün yargılama giderleri ile yargılama dışındaki giderleri.*

²²⁰Yavuz, Acar ve Özen, s. 117 - 118; Eren, Özel Hükümler, s. 97 – 99; Gümüş, s. 57; Acar, s. 113 – 114.

²²¹Yavuz, Acar ve Özen, s. 118; Eren, Özel Hükümler, s. 94; Gümüş, s. 57; Tandoğan, s. 162 - 163; Serozan, Sözleşmeden Dönme, s. 281; Mehmet Akçaal, Borçlar Kanuna Göre Ön Ödemeli Taksitle Satış Sözleşmesi, **TBB Dergisi**, C. 26, S. 110, 2014, s. 98; Acar, s. 123 Zevkliler ve Gökyayla, s. 154.

4. Satılanın tamamen elinden alınması yüzünden doğrudan doğruya uğradığı diğer zararları.

Satıcı, kendisine hiçbir kusur yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alıcının satılanın elinden alınması yüzünden uğramış olduğu diğer zararları da gidermekle yükümlüdür.”

Üçüncü kişinin üstün hakkına dayanarak geminin tamamını alıcının elinden alması ile birlikte yapılmış olan gemi satış sözleşmesi kendiliğinden sona ermiş olur. TBK m. 217 hükmü kapsamında sözleşmenin sona ermesi, sözleşmeden dönmeye eşdeğer bir durum yaratmaktadır. Bu duruma ilişkin olarak, sözleşme kendiliğinden sona erdiği için herhangi bir bildirimin yapılmasına gerek yoktur.²²²

Alıcı, geminin tamamen zaptı hâlinde TBK m. 217 hükmünde tek tek sayılmış olan dört hususu talep edebilecektir. Bu kapsamda satıcı, üçüncü kişinin zaptına ilişkin kusuru olmadığını kanıtlasa bile TBK m. 217’de dört bent hâlinde sayılan hususları gidermekle yükümlüdür. Çünkü satıcının, zapta ilişkin sorumluluğu kusursuz bir sorumluluk hâlidir. Ancak şunu da belirtmek gerekir ki, satıcının kusuru olmadığını kanıtlaması, alıcıyı, geminin elinden alınması sebebiyle uğradığı diğer zararları giderme külfetinden kurtarmaktadır.

4.2.4.2.2. Satıcının Sorumluluğunun Kısmen Zapt Bağlamında Kapsamı

Satıcının kısmen zapt hâlindeki sorumluluğu TBK m. 218’de düzenlenmiştir. Bu madde hükmüne göre;

“Satılanın bir kısmı elinden alınmış veya satılan sınırlı ayni bir hakla yüklenmişse alıcı, sadece bu yüzden uğradığı zararın giderilmesini isteyebilir.

Ancak alıcının, satılandaki bu durumu bilseydi onu satın almayacağı durum ve koşullardan anlaşıyorsa, alıcı hâkimden sözleşmenin sona ermesine karar vermesini isteyebilir. Bu durumda alıcı, satılanın elinde kalmış olan kısmını o zamana kadar elde etmiş olduğu yararlarla birlikte, satıcıya geri vermekle yükümlüdür.”

Geminin bir kısmının (bütünleyici parça veya eklentiler) alıcının elinden alınması ya da sınırlı bir ayni hak veya kuvvetlendirilmiş bir kişisel hakla sınırlandırılması hâllerinde, satıcının kısmi zapttan doğan sorumluluğu gündeme gelecektir.

²²²Yavuz, Acar ve Özen, s. 119; Eren, Özel Hükümler, s. 92 – 93; Gümüş, s. 61; Tandoğan, s. 158; Acar, s. 116; Aral ve Ayrancı, s. 112.

TBK m. 218’de düzenlenen bu hak kapsamında alıcı, kısmi zapt ile karşılaşması durumunda, satıcıdan gemi satış sözleşmesi kapsamında uğradığı olumlu zararının tazminini talep edebilir. Bu bağlamda sözleşme ayakta durmaya devam etmektedir.

Genel olarak kısmi zapt hâlinde TBK m. 218 hükmü alıcıya sözleşmeden dönme hakkını vermemekle birlikte bu durumun bir istisnası mevcuttur. Buna göre, alıcının, üçüncü kişinin kısmi zapta ilişkin durumundan haberdar olsaydı gemi satış sözleşmesini yapmayacağı durum ve koşullardan anlaşılıyorsa, alıcı, sözleşmeden dönebilir²²³. Ancak alıcının sözleşmeden dönme hakkını kullanabilmesi için TBK m. 218/II hükmünden anlaşılacağı üzere dava yoluna başvurmaya gerekir.

Hâkim tarafından sözleşmenin sona erdirilmesine karar verilmesi hâlinde alıcının, geminin elinde kalan kısımlarını satıcıya geri vermesi gerekir.

4.2.5. Satıcının Ayıptan Sorumluluğu

Satıcının taşınır satış sözleşmeleri kapsamında ayıptan sorumluluğuna ilişkin hükümler TBK m. 219 – 231 arasında düzenlenmektedir.

Satıcının ayıptan sorumluluğunun genel sınırları TBK m. 219’da belirtilmektedir. Buna göre;

“Satıcı, alıcıya karşı herhangi bir surette bildirdiği niteliklerin satılarda bulunmaması sebebiyle sorumlu olduğu gibi, nitelik veya niteliği etkileyen niceliğine aykırı olan, kullanım amacı bakımından değerini ve alıcının ondan beklediği faydaları ortadan kaldıran veya önemli ölçüde azaltan maddi, hukuki ya da ekonomik ayıpların bulunmasından da sorumlu olur.

Satıcı, bu ayıpların varlığını bilmeseyse bile onlardan sorumludur.”

Ayıptan sorumluluk, gemi satıcısının alıcıya karşı gemiye ilişkin bildirdiği nitelikler ile geminin kullanım amacı kapsamında değerini ya da gemiden beklenen faydaları ortadan kaldıran veya önemli ölçüde azaltan niteliklerin bulunmamasından kaynaklanan sorumluluktur²²⁴. TBK m. 219 ifadesine göre, satıcı, gemi satış sözleşmesi kapsamında, alıcıya karşı bildirdiği niteliklerin gemide mevcut olmamasından, geminin nitelik veya niteliğini etkileyen, niceliğine aykırı olan, kullanım amacı bakımından

²²³Yavuz, Acar ve Özen, s. 122; Eren, Özel Hükümler, s. 95 – 96; Gümüş, s. 63; Tandoğan, s. 162; Akçaal, s. 98; Acar, s. 122; Zevkliler ve Gökyayla, s. 154.

²²⁴Eren, Özel Hükümler, s. 100; Yavuz, Acar ve Özen, s. 123; Tandoğan, s. 163; Ahmet Kazgurt, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Taşınır Satış Sözleşmesinde Satıcının Ayıptan Doğan Sorumluluğu, **Terazi Hukuk Dergisi**, C. 9, S. 100, 2014, s. 276; Zevkliler ve Gökyayla, s. 120.

değerini ve alıcının ondan beklediği faydaları ortadan kaldıran ya da önemli ölçüde azaltan maddi, hukuki ya da ekonomik ayıplardan sorumludur²²⁵.

²²⁵“Taraflar arasında görülen davada ... 5. Asliye Ticaret Mahkemesi’nce verilen 25/06/2015 tarih ve 2014/1137-2015/527 sayılı kararın Yargıtay’ca incelenmesi davacı vekili tarafından istenmiş ve temyiz dilekçesinin süresi içinde verildiği anlaşılmış olmakla, dava dosyası için Tetkik Hâkimi ... tarafından düzenlenen rapor dinlendikten ve yine dosya içerisindeki dilekçe, layihalar, duruşma tutanakları ve tüm belgeler okunup, incelendikten sonra işin gereği görüşülüp, düşünüldü:

Davacı vekili; müvekkilinin eşi ...’ın 03.08.2007 tarihinde noterde imzalanan tekne satış sözleşmesi ile davalı ...’den ... isimli tekneyi satın aldığını, karşılığında davalıya ...’da bulunan taşınmazını sattığını, tekneyi alarak ...’ya getirdiklerini ancak limanda duran teknenin çalındığını, sonradan öğrenildiği üzere teknenin iki anahtarının bulunduğu ve bir anahtarın davalı tarafından vekaletnameyle yetkili kılınan dava dışı şahsa verildiğini ve bu şahsın tekneyi dava dışı ...’a sattığını, ...’nın da tekneyi anahtar ile çalıştırarak alıp gittiğini, ikinci anahtarı azlettiği vekilden almayan davalının bu olayın yaşanmasında kusurlu olduğunu, teknenin daha sonra ...’de bulunduğunu ve geri alındığını, ancak bu süreçte birçok masraf yapmak zorunda kaldığını ileri sürerek maddi giderleri için 18.105,45 TL manevi tazminat için 35.000,00 TL’nin davalıdan tahsilini talep ve dava etmiştir.

Davalı vekili; müvekkilinin dava dışı ...’ya verdiği vekaleti davacıya satış yapmadan önce iptal ettiğini, davacıya yapılan satışın geçerli olduğunu, tekneyi teslim ettiğini, çalınmasında müvekkilinin kusurunun bulunmadığını savunmuştur.

Mahkemece iddia, savunma ve tüm dosya kapsamına göre; davalı ve ... aleyhine açılan ceza davasının beraatla sonuçlandığı, davalı tarafından tekne karşılığında verilen taşınmaz hakkında açılan tapu iptal tescil davasının kabul edilerek mülkiyeti davacıya geçen tekne karşılığında tapunun davalı adına tesciline karar verildiği, bu durumda davacıya yapılan tekne satışının geçerli olduğu, davalının vekillikten azlettiği ... tarafından yetkisi olmaksızın ...’a yapılan satışın geçersiz olduğu, ...’nın teknenin çalınmasında ve doğan zarardan dolayı sorumlu olmadığı, davacının maddi ve manevi tazminat taleplerini vekalet görevini kötüye kullandığı belirtilen ...’a karşı ileri sürülmesi gerektiği, ... yani sözleşme öncesi sorumluluk hükümlerinin de uygulanmasının mümkün olmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir.

Kararı, davacı vekili temyiz etmiştir.

Dava, tekne satım sözleşmesine dayalı maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Mahkemece, davacının taleplerini davalı ...’ye değil zarara uğramasına neden olan dava dışı şahıslara yöneltmesi gerektiği gerekçesiyle davanın reddine karar vermiştir.

Davacı, davalıdan tekne satış sözleşmesi ile tekne satın almış, ancak teknesi bulunduğu yerden dava dışı ... tarafından alınmıştır. ... ise, davalının vekili sıfatıyla hareket eden ... almıştır. Davalı her ne kadar bu satış öncesi Manuela Zweckmayr’ı vekillikten azletmiş ise de teknenin yedek anahtarının teslimi hususunda bir ihtarda bulunmamıştır. Vekillikten azledilen Manuela Zweckmayr’da yetkisi olmadığı halde davalıya ait tekneyi ...’a satmış ve yedek anahtarı bu şahsa teslim etmiştir. Taraflar arasında konuya ilişkin olarak açılan ve neticelenen hukuk ve ceza davalarında da ...’a yapılan satışın geçersiz olduğu, davacı ... ile ... arasındaki satışın geçerli olduğu sonucuna varılmıştır.

6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun 207. ve devamı maddelerinde düzenlenen satış sözleşmesi, satıcının satılanın zilyetlik ve mülkiyetini alıcıya devretme, alıcının ise buna karşılık bir bedel ödeme borcunu üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Satılanın zilyetliğinin devri için bunun üzerinde hakimiyet kurulmasını sağlayan araçlar varsa bunların da alıcıya teslimi gerekir. Somut olayda, davalı, vekili ... azlederken teknenin yedek anahtarının iadesi talebinde bulunmamış, sadece azil ile yetinmiş, yedek anahtarı elinde bulunduran yetkisiz vekil de tekneyi ikinci kez satışa konu etmiştir. Bu sayede de tekneyi satın aldığını düşünen ... yedindeki anahtar ile tekneyi bulunduğu limandan teslim almıştır. O halde, teknenin maliki olan davalı, davacıya satış ve devir işlemlerini gerçekleştirirken tekneyle ilgili tüm hakimiyet araçlarını da teslim etmesi gerekirken yedek anahtarı teslim etmeyip davacının iddia ettiği zararların doğmasına yol açmıştır ve TBK 219. maddesi uyarınca bu zararlardan sorumludur. Bu durumda mahkemece, davalının satış sözleşmesi ile üstlenmiş olduğu yükümlülüklerini yerine getirmediği ve davacının zararına yol açtığı kabulü ile işin esasına girilerek davacının talep ettiği zarar

4.2.5.1. Satıcının Ayıptan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Satıcının ayıptan sorumluluğunun hukuki niteliğine ilişkin olarak öğretide iki görüş mevcuttur. Bu görüşlerden ilki, bizimden katıldığımız ifa teorisidir. Bu teoriye göre, satıcının ayıptan doğan sorumluluğu, satıcının teslim borcunun tamamlayıcısı niteliğindedir. Bu bağlamda satılan geminin ayıpsız olması ve ayıpsız olarak teslim edilmesi gemi satıcısının ifa yükümlülüğü kapsamındadır. Dolayısıyla satıcının gemiyi ayıplı olarak teslim etmemesi hâlinde alıcıya karşı üstlenmiş olduğu sorumluluk, borcu gereği gibi ifa etmemesinden kaynaklanan bir sorumluluk hâlidir.²²⁶

İkinci görüşe göre ise satıcının ayıptan sorumluluğu bir garanti sorumluluğudur. Buna göre, geminin ayıpsız olması satıcının ifa yükümlülüğü kapsamında değildir. Özellikle parça satışlarda satıcı, satış sırasında gemi hangi hâlde bulunuyorsa o hâliyle teslim etme yükümlülüğü altındadır. Dolayısıyla bu görüşe göre, gemi satış sözleşmesi kurulduğu anda geminin içinde bulunduğu durum, geminin zilyetliğinin devri anında da aynı ise satıcı, geminin zilyetliğini devir yükümlülüğünü gereği gibi ifa etmiştir.²²⁷

4.2.5.2. Satıcının Ayıptan Sorumluluğunun Şartları

4.2.5.2.1. Ayıptan Sorumluluğun Maddi Şartları

4.2.5.2.1.1. Gemi Ayıplı Olmalıdır

Gemi satış sözleşmesi kapsamında satılan gemide, dürüstlük kuralı bağlamında satıcının bildirdiği ya da gemide bulunması beklenen bir niteliğin bulunmamasına ayıp denir²²⁸. Dolayısıyla ayıp, satış sözleşmesinin kurulması anında gemiye ilişkin bildirilen bir niteliğin ya da hayatın olağan akışına göre gemide bulunması beklenen bir özelliğin, geminin devredildiği anda bulunmaması hâlidir.

Gemide bulunan ayıp objektif ya da sübjektif nitelikte olabilir. Bu bağlamda satıcının alıcıya gemiye ilişkin bildirdiği özelliklerin bulunmaması sübjektif, gemide

kalemlerine ilişkin bir değerlendirme yapılması ve gerektiği takdirde bilirkişi raporu alınarak sonucuna göre bir karar verilmesi gerekirken, yazılı gerekçelerle davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış, hükmün davacı yararına bozulması gerekmiştir.

SONUÇ: Yukarıda açıklanan nedenlerle davacı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü ile hükmün davacı yararına BOZULMASINA, ödediği peşin temyiz harcının isteği halinde temyiz edene iadesine, 19/04/2017 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.” Yargıtay 11. HD, 2016/1396 E., 2017/2300 K., 19.04.2017 T.

²²⁶ Yavuz, Acar ve Özen, s. 124 – 126; Gümüş, s. 63; Tandoğan, s. 163; Kazgurt, s. 276 – 277.

²²⁷ Eren, Özel Hükümler, s. 100 - 101; Yavuz, Acar ve Özen, s. 124, dn. 4.

²²⁸ Eren, Özel Hükümler, s. 102; Yavuz, Acar ve Özen, s. 123; Gümüş, s. 68.

dürüstlük kuralı kapsamında bulunması beklenen özelliklerin mevcut olmaması ise objektif nitelikte ayıptır.²²⁹

Doktrinde ayıba ilişkin çeşitli sınıflandırmalar yapılmaktadır. Bu bağlamda ilk sınıflandırmaya göre ayıp, gemi satış sözleşmesi kapsamında geminin taşınması gereken niteliklerin ya da nitelikleri etkileyen niceliklerin bulunup bulunmamasına göre maddi, ekonomik ve hukuki ayıp olarak üçe ayrılır²³⁰. İkinci sınıflandırma şeklinde ise ayıp, TBK'nın düzenlemesi dikkate alınarak bildirilen nitelikteki ayıp ve bulunması gereken nitelikteki ayıp olarak kategorize edilmektedir. Son olarak ayıp, açık ayıp, gizli ayıp ve gizlenmiş ayıp şeklinde de sınıflandırılmaktadır²³¹. Biz bu çalışma kapsamında gemideki ayıbı kanun sistematğinde düzenlendiği şekli ile bildirilen nitelikteki ayıp ve bulunması gereken nitelikteki ayıp olarak ele alacağız.

Bildirilen niteliklerdeki ayıp, gemi satış sözleşmesinin kurulması sırasında satıcının, alıcıya verdiği bilgiler ve düşünce açıklamaları doğrultusunda geminin niteliklerinde görülen eksiklerdir. Yapılan nitelik bildirimi açık veya örtülü olabilir.²³²

Gemiye ilişkin bildirilen niteliklerdeki ayıpların, geminin kullanım amacı doğrultusundaki değerini ya da alıcının gemiden beklediği faydaları önemli ölçüde azaltan ayıplar olmasına gerek yoktur. Çünkü TBK m. 219/I hükmü bildirilen nitelikteki ayıpların önemli olması şartını aramamıştır.

Bildirilen niteliklere ilişkin ayıpların, gemi satış sözleşmesinin kurulmasından önce ya da en geç sözleşmenin kurulması anında mevcut olması gerekir.

²²⁹Eren, Özel Hükümler, s. 102; Gümüş, s. 70.

²³⁰

“Maddi Ayıp: Maddi her malın (her şeyin) maddi bir varlığı vardır. Bir malın şekil, renk, dayanıklılık, görünüm gibi fiziksel, kimyasal ve teknik nitelikleri, o malın maddi varlık ve durumunu oluşturur. Maddi ayıp malın bu tür fiziksel, kimyasal ve teknik varlık ve durumunu olumsuz olarak etkileyen, onlardan sapan, onları bozan ayıptır.

Ekonomik Ayıp: Her malın belirli bir verimlilik ve gelir getirme kapasitesi vardır. Bu kapasite o malın ekonomik niteliğini oluşturur. Satılan malın, normal özellik ve niteliklerine göre getirmesi gereken verim ve geliri getirmemesine, ekonomik ayıp denir.

Hukuki ayıp: Satılan şeyin hukuki niteliklerindeki eksiklik, hukuki ayıbı oluşturur.” Eren, Özel Hükümler, s. 104 – 106; Yavuz, Acar ve Özen, s. 127; Gümüş, s. 72 – 74; Zevkliler ve Gökyayla, s. 123 – 124; Aral ve Ayrancı, s. 118 – 119.

²³¹*“Açık (görünürdeki) ayıp: Alıcının satılan şeyi teslim aldığı anda tespit ettiği veya tesbit edebileceği, başka bir deyişle alıcının şeye bakar bakmaz ya da bir göz atmasıyla gördüğü ya da görebileceği ayıp, açık ayıptır.*

Gizli ayıp: Satılanın gözden geçirilmesi sırasında görülmeyip daha sonra, genellikle kullanılması sırasında ortaya çıkan ayıba gizli ayıp denir.

Gizlenmiş ayıp: Satıcının, satılanın sahip olmadığı bir niteliği varmış gibi alıcıyı kandırarak yarattığı ayıpla alıcıya karşı mevcut aydınlatma yükümlülüğünü ihlal ederek kasten gizlediği ayıba, gizlenmiş ayıp denir.” Eren, Özel Hükümler, s. 111; Gümüş, s. 75.

²³²Eren, Özel Hükümler, s. 106 – 108; Yavuz, Acar ve Özen, s. 141 – 143; Tandoğan, s. 164 – 166; Zevkliler ve Gökyayla, s. 122.

Dürüstlük kuralı kapsamında, kurulan gemi satış sözleşmesi bağlamında herkes tarafından gemide bulunması beklenen niteliklerde oluşan eksikliklere, bulunması gereken niteliklerdeki ayıp denir. Beklenen nitelikler, geminin özgülenmiş olduğu kullanma ve yararlanma biçimine imkân veren özelliklerdir.²³³

Satıcının beklenen nitelikte meydana gelen ayıptan sorumlu olabilmesi için bildirilen nitelikteki ayıptan farklı olarak ayıbın, önemli olması gerekir. Dolayısıyla beklenen nitelikteki ayıp, geminin kullanım amacı bakımından değerini ya da alıcının gemiden beklediği faydaları ortadan kaldırmalı veya önemli ölçüde azaltmalıdır.²³⁴

4.2.5.2.1.2. Alıcı Bu Ayıbı Bilmemelidir

Satıcının, gemideki ayıptan sorumlu olabilmesi için alıcının, mevcut ayıptan gemi satış sözleşmesinin kurulmasından önce ya da kurulduğu sırada haberinin olmaması gereklidir. Bu doğrultuda alıcı, sözleşmenin kurulması sırasında gemideki mevcut ayıbı biliyor ise veya gerekli özeni göstermiş olsaydı bilebilecek durumda olacak idiye artık satıcının ayıptan sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Nitekim alıcının bildiği ayıplar başlıklı TBK m. 222 hükmü de bu durumu ifade etmektedir. Buna göre;

“Satıcı, satış sözleşmesinin kurulduğu sırada alıcı tarafından bilinen ayıplardan sorumlu değildir.

Satıcı, alıcının satılanı yeterince gözden geçirmekle görebileceği ayıplardan da ancak böyle bir ayıbın bulunmadığını ayrıca üstlenmişse sorumlu olur.”

Satıcı, alıcının geminin zilyetliğini devraldığı sırada göstermesi gereken olağan dikkat ve özen sonucunda fark edebileceği ayıplardan da sorumlu değildir. Hemen belirtelim ki, burada gösterilen olağan dikkat ve özen TBK m. 223 bağlamında alıcının gözden geçirme yükümlülüğü değildir. Dolayısıyla bu olağan dikkat ve özen hususunda, gözden geçirmeden farklı olarak geminin incelenmesi için bir uzmana ihtiyaç duyulmadığı gibi alıcının bu konudaki bilgisi, tecrübesi, ticari ve yerel adetler de bu süreç kapsamında dikkate alınacaktır.

Gemideki mevcut ayıplardan haberdar olan alıcının, bu hususu ileri sürmesi TMK m. 2 ve 3 bağlamında iyi niyet ve dürüstlük kuralına ters düşer²³⁵.

²³³Eren, Özel Hükümler, s. 109 – 110; Gümüş, s. 69; Tandoğan, s. 167; Zevkliler ve Gökyayla, s. 122.

²³⁴Eren, Özel Hükümler, s. 110; Yavuz, Acar ve Özen, s. 132; Gümüş, s. 70; Tandoğan, s. 173 – 174.

²³⁵Eren, Özel Hükümler, s. 112;

4.2.5.2.1.3. Alıcı Ayıplı Gemiye Kabul Etmemiş Olmalıdır

Satıcının gemideki ayıptan sorumlu olmasının bir diğer şartı da alıcının, ayıplı gemiyi kabul etmemesidir. Gemiye ayıpla kabul eden alıcı daha sonra gemideki ayıba dayanarak satıcının sorumluluğuna gidemez.

Alıcı ayıplı gemiyi kabul ettiğini açıkça ifade edebileceği gibi, gerçekleştireceği birtakım eylemlerle örtülü olarak da kabul edebilir. Bu bağlamda alıcının süresi içinde gemiyi gözden geçirme yükümlülüğünü yerine getirmemesi ya da öğrendiği bir ayıbı satıcıya bildirmemesi örtülü kabul niteliğindedir.

4.2.5.2.1.4. Ayıp Hasarın Alıcıya Geçmesinden Önce Mevcut Olmalıdır

Gemi satış sözleşmesi kapsamında, gemideki ayıp hasarın alıcıya geçmesinden önce yahut en geç hasarın geçtiği anda mevcut olmalıdır. Bir başka ifade ile satıcı geminin zilyetliğinin devrinden önceki ayıplardan sorumludur.

Hasarın geçmesinden sonraki ayıplar, satıcı tarafından ayrıca üstlenilmedikçe ya da kasten gizlenmiş bir ayıp söz konusu olmadıkça, satıcının ayıba karşı bir sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Bu bağlamda geminin zilyetliğini devralan alıcı, bir çekince koymadıkça, gemiyi ayıpsız olarak devraldığı kabul edilir ve bu kapsamda satıcının gemideki ayıba karşı sorumluluğu söz konusu olmaz²³⁶.

4.2.5.2.2. Ayıptan Sorumluluğun Şekli Şartları

Satıcının ayıptan sorumluluğu maddi ve şekli şartların gerçekleşmesi ile mümkündür. Maddi şartların gerçekleşmesi ile satıcının ayıptan sorumluluğu gündeme gelir iken şekli şartların gerçekleşmesiyle birlikte alıcı ayıptan doğan haklarını kullanabilmektedir. Bu bağlamda alıcının ayıptan doğan hakkından faydalanabilmesi için yapması gereken geminin zilyetliğini devraldığında gözden geçirmek ve bir ayıp tespit etmesi halinde bu ayıbı satıcıya bildirmektir.

Alıcının gözden geçirme ve ayıbı bildirme yükümlülüğü TBK m. 223 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre;

“Alıcı, devraldığı satılanın durumunu işlerin olağan akışına göre imkân bulunur bulunmaz gözden geçirmek ve satılанда satıcının sorumluluğunu gerektiren bir ayıp görürse, bunu uygun bir süre içinde ona bildirmek zorundadır.

²³⁶Eren, Özel Hükümler, s. 114; Yavuz, Acar ve Özen, s. 128; Gümüş, s. 76; Kazgurt, s. 277; Zevkliler ve Gökyayla, s. 125 – 126.

Alıcı gözden geçirmeyi ve bildirimde bulunmayı ihmal ederse, satılanı kabul etmiş sayılır. Ancak, satılarda olağan bir gözden geçirmeyle ortaya çıkarılamayacak bir ayıp bulunması hâlinde, bu hüküm uygulanmaz. Bu tür bir ayıbın bulunduğu sonradan anlaşılırsa, hemen satıcıya bildirilmelidir; bildirilmezse satılan bu ayıpla birlikte kabul edilmiş sayılır.”

4.2.5.2.2.1. Gemiye Gözden Geçirme

Alıcı geminin zilyetliğini devraldıktan sonra imkân bulur bulmaz gemiyi gözden geçirmeli ve bir ayıba rastlaması halinde bu ayıbı satıcıya bildirmelidir. TBK m. 223 hükmü kesin bir süre öngörmemekle birlikte işlerin olağan akışına göre imkân bulunur bulunmaz ifadesini tercih etmiştir. Bu ifadeden hareketle alıcının nitelikleri ve satın alınan geminin özelliklerini deneme imkânı, her olayın kendi özelliklerine göre ayrı ayrı değerlendirilmesini gerektirir.

Gemiyi gözden geçirme külfetinin ne şekilde olacağı her olay açısından geminin türü ve yapısına, alıcının gemi alım – satımındaki deneyim ve bilgisi, satışın yapıldığı yerdeki ticari teamüller ve yerel adetlere göre belirlenir. Bu bağlamda alıcı gemiyi kendi gözden geçirebileceği gibi bu konuda uzman bir kişi ya da kuruluşun yardımına da başvurabilir.²³⁷

Ticari ya da ticari olmayan satışlarda satıştan önce açıkça görülebilen bir ayıp söz konusuysa gözden geçirmeye gerek olmadığı için gözden geçirme süresine de gerek yoktur. Gözden geçirme, gizli ya da gizlenmiş ayıplarda söz konusu olan bir süreçtir. Bu bağlamda ticari olmayan işlerde her olayın akışına bakılarak uygun süre tayin edilirken, ticari olan işlerde TTK m. 23/I – c hükmü dikkate alınacaktır. Buna göre:

“Malın ayıplı olduğu teslim sırasında açıkça belli ise alıcı iki gün içinde durumu satıcıya ihbar etmelidir. Açıkça belli değilse alıcı malı teslim aldıktan sonra sekiz gün içinde incelemek veya incelettirmekle ve bu inceleme sonucunda malın ayıplı olduğu ortaya çıkarsa, haklarını korumak için durumu bu süre içinde satıcıya ihbarla yükümlüdür. Diğer durumlarda, Türk Borçlar Kanunu’nun 223’üncü maddesinin ikinci fıkrası uygulanır.”

Yukarıdaki madde hükmünden de anlaşılacağı üzere ticari bir satışta, gemiyi satın alan alıcıya gemide gizli bir ayıp olup olmadığını anlaması için tanınan gözden geçirme süresi sekiz gündür.

²³⁷Eren, Özel Hükümler, s. 115 – 116; Yavuz, Acar ve Özen, s. 136; Gümüş, s. 84; Tandoğan, s. 177 – 178; Kazgurt, s. 278.

Gemi satış sözleşmesinin tarafları gemide bir ayıbın olup olmadığının anlaşılmasına yönelik gerekli gözden geçirme işlemlerinin gerçekleştirebileceği yeri serbestçe kararlaştırabilirler. Tarafların gözden geçirme yerine yönelik bir karar almamaları ihtimalinde gözden geçirme yeri, geminin zilyetliğinin devralındığı yerdir²³⁸.

4.2.5.2.2.2. Ayıbı Bildirme

Alıcının ayıbı bildirme külfeti de gözden geçirme ile birlikte TBK m. 223 hükmünde düzenlenmektedir. Alıcı ayıbı öğrendiği andan itibaren uygun bir süre içinde, ayıbı tanımlayıp bildirmeli ve satılan gemiyi kabul etmediği yönündeki iradesini açıkça ortaya koymalıdır. Bu kapsamda alıcının satıcıya sadece geminin ayıplı olduğu yönünde bir bildirim yapması, alıcının ayıptan doğan hakkını kullanması için yeterli değildir. Gemideki ayıbın ne olduğunu tanımlayıp, açık bir şekilde belirtmelidir.²³⁹

Ayıbın nasıl bildirileceğine ilişkin bir şekil kuralı bulunmamaktadır. Bu bağlamda alıcı bildirimini sözlü ya da yazılı iletişim araçları ile gerçekleştirebilir.

Ayıbın bildirim süresi ticari olmayan işlerde TBK m. 223 hükmü bağlamında uygun bir süre olarak belirtilmiştir. Bu durumda bildirim süresi her olayın kendi koşulları içinde dürüstlük kuralına göre belirlenecektir. Ticari olan satışlarda ise TTK m. 23 hükmüne göre bildirim süresi, açık olan ayıplarda iki gün iken açık olmayan ayıplarda sekiz gündür.

Gemideki ayıbın süresinde satıcıya bildirilmemesi halinde, geminin alıcı tarafından ayıbıyla kabul edildiği varsayılır. Bu durumda satıcı, ayıba ilişkin sorumluluktan kurtulmuş olur. Ancak TBK m. 225 hükmü satıcının ağır kusurlu olması halini düzenlemektedir. Buna göre;

“Ağır kusurlu olan satıcı, satılandaki ayıbın kendisine süresinde bildirilmemiş olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kısmen de olsa kurtulamaz.

Satıcılığı meslek edinmiş kişilerin bilmesi gereken ayıplar bakımından da aynı hüküm geçerlidir.”

²³⁸Eren, Özel Hükümler, s. 118; Yavuz, Acar ve Özen, s. 137; Tandoğan, s. 180; Kazgurt, s. 278.

²³⁹Eren, Özel Hükümler, s. 119; Gümüş, s. 86; Tandoğan, s. 180.

4.2.5.2.2.3. Zamanaşımı Süresine Uyuma Yükü

TBK m. 231 hükmü satıcının ayıptan sorumluluğunun sınırlarını belirlemektedir. Buna göre;

“Satıcı daha uzun bir süre için üstlenmiş olmadıkça, satılanın ayıbından doğan sorumluluğa ilişkin her türlü dava, satılana ayıp daha sonra ortaya çıksa bile, satılanın alıcıya devrinden başlayarak iki yıl geçmekle zamanaşımına uğrar. Alıcının satılanın kendisine devrinden başlayarak iki yıl içinde bildirdiği ayıptan doğan def’i hakkı, bu sürenin geçmiş olmasıyla ortadan kalkmaz.

Satıcı, satılanı ayıplı olarak devretmekte ağır kusurlu ise, iki yıllık zamanaşımı süresinden yararlanamaz”

Yukarıdaki madde hükmünden de anlaşılacağı üzere gemi satış sözleşmesi bağlamında alıcı, satıcının ayıptan doğan sorumluluğuna ilişkin hakkını, sözleşme konusu geminin zilyetliğini devraldığı tarihten itibaren iki yıl içinde dava yoluyla talep edebilecektir. Bu bağlamda gemideki ayıp zilyetliğin devrinden çok sonra bile ortaya çıksa, zamanaşımına ilişkin süre zilyetliğin devri ile başlar.

Zamanaşımına ilişkin olarak kanunda belirtilen iki yıllık sürenin iki istisnası mevcuttur. Bunlardan ilki satıcının ayıptan sorumluluk hâlini daha uzun süreli olarak üstlenmesidir. Bunun dışında satıcı gemiyi ayıplı olarak devretmekte ağır kusurlu ise iki yıllık zamanaşımı süresinden yararlanamaz.

4.2.5.3. Alıcının Ayıptan Doğan Hakları

Gemi satış sözleşmesinin konusunu oluşturan geminin ayıplı çıkması durumunda, bu ayıbı uygun bir şekilde satıcıya bildiren alıcının dört seçimlik hakkı vardır. Alıcının bu hakları TBK m. 227 hükmünde belirtilmektedir. Buna göre;

TBK m. 227;

“Satıcının satılanın ayıplarından sorumlu olduğu hâllerde alıcı, aşağıdaki seçimlik haklardan birini kullanabilir:

- 1. Satılanı geri vermeye hazır olduğunu bildirerek sözleşmeden dönme.*
 - 2. Satılanı alıkoyup ayıp oranında satış bedelinde indirim isteme.*
 - 3. Aşırı bir masrafı gerektirmediği takdirde, bütün masrafları satıcıya ait olmak üzere satılanın ücretsiz onarılmasını isteme.*
 - 4. İmkân varsa, satılanın ayıpsız bir benzeri ile değiştirilmesini isteme.*
- Alıcının genel hükümlere göre tazminat isteme hakkı saklıdır.*

Satıcı, alıcıya aynı malın ayıpsız bir benzerini hemen vererek ve uğradığı zararın tamamını gidererek seçimlik haklarını kullanmasını önleyebilir.

Alıcının, sözleşmeden dönme hakkını kullanması hâlinde, durum bunu haklı göstermiyorsa hâkim, satılanın onarılmasına veya satış bedelinin indirilmesine karar verebilir.

Satılanın değerindeki eksiklik satış bedeline çok yakın ise alıcı, ancak sözleşmeden dönme veya satılanın ayıpsız bir benzeriyle değiştirilmesini isteme haklarından birini kullanabilir.”

Alıcının TBK m. 227 hükmünde de ifade edildiği üzere dört tane seçimlik hakkı vardır. Bu seçimlik hakların yanı sıra alıcı, TBK m. 227/II ifadesinden de anlaşılabacağı üzere satıcıdan, ayıp sebebiyle uğradığı zararın genel hükümlere göre tazmin edilmesini talep edebilir. Böylece alıcının satıcıya karşı ayıptan doğan haklarının sayısı beşe çıkmaktadır.

4.2.5.3.1. Alıcının Ayıptan Doğan Seçimlik Haklarının Hukuki Niteliği

Alıcının ayıptan doğan seçim hakkının hukuki niteliğine ilişkin öğretide çeşitli görüşler vardır. Bu görüşlerden ilki ve bizimde katıldığımız görüş, alıcının ayıptan doğan seçimlik haklarını kullanmasını özel bir yenilik doğuran hak olarak nitelemektedir. Gemi satış sözleşmesi bağlamında açıklayacağımız bu görüşe göre, alıcının gemideki bir ayıp sebebiyle kanunda sayılı seçimlik haklardan birini kullanmak istemesi halinde satıcıya seçimlik haklardan birini kullanmak istediğini belirttiği tek taraflı bir irade beyanı, hakkın kullanılması için yeterlidir. Bu bağlamda ayıptan doğan seçimlik hakkın kullanılabilmesi için alıcının irade beyanını tek taraflı olarak satıcıya yöneltmesi ve irade beyanının satıcıya varması gerekli ve yeterlidir. Bu özellikleri sebebiyle alıcının ayıptan doğan seçimlik hakları kullanması yenilik doğuran bir haktır.²⁴⁰

İkinci bir görüş ise alıcının ayıptan doğan seçimlik hakkını satıcının muvafakati ile kullanabileceği yönündedir. Buna göre taraflar, seçimlik hakların alıcı tarafından kullanılması için bu hususu konu edinen bir sözleşme yaparlar. Bu sözleşme kapsamında kullanılmak istenen seçimlik hak bir öneri olarak satıcıya iletilir ve satıcı kabul ederse kullanılır. Satıcının kabulden kaçınması halinde, alıcı mahkemeye

²⁴⁰Eren, Özel Hükümler, s. 128 – 131; Yavuz, Acar ve Özen, s. 148 – 149; Gümüş, s. 96 - 97; Kazgurt, s. 280.

başvurabilir. Bu bağlamda mahkeme, alıcıyı haklı görürse satıcının kabul iradesinin yerini tutan bir karar verecektir.²⁴¹

Öğretideki diğer bir görüş ise alıcının ayıptan doğan seçimlik hakkının bir yenilik doğuran hak olduğunu kabul etmekle birlikte bu hakkın ancak dava yoluyla kullanılabilceğini savunmaktadır. Değiştirilmiş sözleşme görüşü ya da yaratma görüşü olarak da adlandırılan bu görüşe göre, taraflar ayıptan doğan seçimlik haklara ilişkin olarak aralarında bir anlaşma sağlayamamışsa alıcı, bu hakkını bir yenilik doğuran dava ile kullanacaktır.²⁴²

4.2.5.3.2. Alıcının Seçimlik Hakkını Kullanmasının Tabi Olduğu Sınırlamalar

Alıcı, ayıptan doğan seçimlik haklarını kullanmakta bir takdir yetkisine sahip olmakla birlikte bu takdir yetkisi mutlak değildir. Alıcının seçimlik haklarını kullanması bazı kanun hükümleri ile sınırlandırılmıştır.

TBK m. 227/III hükmüne göre;

“Satıcı, alıcıya aynı malın ayıpsız bir benzerini hemen vererek ve uğradığı zararın tamamını gidererek seçimlik haklarını kullanmasını önleyebilir.”

Bu hüküm gemi satış sözleşmeleri bağlamında seri üretim gemilerin satışında kullanılmaya müsait bir hükmüdür. Bu bağlamda satıcı, ayıplı gemiyi ayıpsız bir benzeri ile değiştirerek ve alıcının ayıp sebebiyle uğradığı zararın tamamını gidererek, alıcının ayıptan doğan seçimlik haklarını kullanmasının önüne geçebilir. Hemen belirtelim ki, TBK m. 227/III hükmündeki zarar ifadesi, fiili zarar ve yoksun kalınan kârı kapsamaktadır²⁴³.

TBK m. 227/IV hükmüne göre;

“Alıcının, sözleşmeden dönme hakkını kullanması hâlinde, durum bunu haklı göstermiyorsa hâkim, satılanın onarılmasına veya satış bedelinin indirilmesine karar verebilir”

Gemi satış sözleşmelerinin konusunu oluşturan gemilerin yüksek maddi değerlere sahip olması sebebiyle alıcı tarafından sözleşmeden dönme hakkının kullanılması, satıcıya ciddi zararlar verebilir. Bu bağlamda gemide bulunan ayıp dönmeyi gerektirmeyecek derecede önemsiz bir ayıpsa hâkim dönme yerine bedelden indirim ya

²⁴¹Eren, Özel Hükümler, s. 128 – 129; Yavuz, Acar ve Özen, s. 149 – 150; Gümüş, s. 95 - 96; Kazgurt, s. 280.

²⁴²Eren, Özel Hükümler, s. 129; Yavuz, Acar ve Özen, s. 150 – 151; Gümüş, s. 96; Tandoğan, s. 199 – 200; Kazgurt, s. 280.

²⁴³Eren, Özel Hükümler, s. 131 – 132; Gümüş, s. 102.

da onarım kararı verebilir. Bu durumun yanı sıra geminin sipariş üstüne yapılmış olması, alıcının seçimlik haklarını sebepsiz yere uzun bir süre kullanmaması, geminin ayıplı olmasına rağmen kullanılabilir durumda olması ya da gemide büyük bir ayıp olmakla birlikte onarımla giderilmesinin mümkün olduğu ihtimallerde de hâkim bedelde indirim ya da onarım kararı verebilir²⁴⁴.

Bu hüküm satıcının menfaatini korumaya yönelik bir hüküm olmakla birlikte hâkim bu hususta karar verirken olayın somut özelliklerini, dürüstlük kuralını ve tarafların menfaatini göz önünde bulundurmalıdır.

TBK m. 227/V hükmüne göre;

“Satılanın değerindeki eksiklik satış bedeline çok yakın ise alıcı, ancak sözleşmeden dönme veya satılanın ayıpsız bir benzeriyle değiştirilmesini isteme haklarından birini kullanabilir.”

Gemi satış sözleşmesinin konusunu oluşturan gemideki ayıbın, geminin satış bedeline çok yakın olması ihtimalinde alıcı sadece sözleşmeden dönme ya da gemiyi ayıpsız bir benzeri ile değiştirme haklarından birini seçebilir.

TBK m. 228/II hükmüne göre;

“Satılan alıcıya yüklenebilen bir sebep yüzünden yok olmuşsa veya alıcı onu başkasına devretmişse ya da biçimini değiştirmişse alıcı, ancak değerindeki eksiklik karşılığının satış bedelinden indirilmesini isteyebilir.”

Geminin yok olması, alıcının gemi satış sözleşmesinden dönme hakkını ortadan kaldırmaz. Ancak gemi, alıcıya yüklenebilecek bir sebebe bağlı olarak yok olmuşsa, başkasına devredilmişse veya biçimi değişmişse, alıcı, satıcıdan sadece geminin eksik değerindeki bedelin giderilmesini talep edebilir.²⁴⁵

TBK m. 230 hükmüne göre;

“Birden çok mal veya birden çok parçadan oluşan bir mal, birlikte satılmış olup da bunlardan bazıları ayıplı çıkarsa, dönme hakkı bunlardan ancak ayıplı çıkanlar için kullanılabilir. Ancak, alıcıya veya satıcıya önemli bir zarar vermeksizin ayıplı parçanın diğerinden ayrılmasına imkân yoksa, dönme hakkının satılanın tamamını kapsamaması zorunludur.”

²⁴⁴Eren, Özel Hükümler, s. 132; Yavuz, Acar ve Özen, s. 157 – 158; Gümüş, s. 110 – 111; Zarife Şenocak, 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’a Göre Ayıplı Mal Teslimi Halinde Tüketicinin Hakları, **Terazi Hukuk Dergisi**, C. 9, Özel Sayı, 2014, s. 34.

²⁴⁵Eren, Özel Hükümler, s. 133; Yavuz, Acar ve Özen, s. 162; Gümüş, s. 112 – 113.

Satılanın aslı için satıştan dönülmesi, ayrı satış bedeli gösterilerek satılmış olsalar bile, eklentilerini de kapsar; fakat eklentiler için dönme, satılanın aslını kapsamaz.”

Yukarıdaki madde hükmü kapsamında birden fazla gemi, gemi satış sözleşmesinin konusunu oluşturuyorsa, alıcı sadece ayıplı olan gemiler için sözleşmeden dönme hakkını kullanabilir. Dolayısıyla ayıplı olmayan gemiler açısından sözleşme ayakta kalmaya devam edecektir.

Bununla birlikte geminin eklentilerinde ortaya çıkan bir ayıp gemi açısından sözleşmeden dönmeyi gerektirmez. Ancak geminin ayıplı olması hâlinde sözleşmeden dönme, geminin eklentilerini de kapsar.

Son olarak alıcının geminin ayıplı olduğunu bilerek kullanması halinde de sözleşmeden dönme hakkını kullanması mümkün değildir. Çünkü ayıplı gemiyi kullanan alıcı, ayıptan feragat etmiş sayılır.²⁴⁶

4.2.5.3.3. Alıcının Sözleşmeden Dönme Hakkı

Alıcının sözleşmeden dönme hakkı, TBK m. 227/I hükmünde düzenlenen seçimlik haklarından biridir. Bu madde hükmü kapsamında alıcı, gemide bir ayıba rastlaması hâlinde, gemiyi geri vermeye hazır olduğunu satıcıya bildirerek sözleşmeden dönme hakkını kullanabilir. Alıcının sözleşmeden dönme hakkı yenilik doğuran bir haktır. Bu hakkın kullanılabilmesi için alıcının, satıcıya yapacağı tek taraflı bir bildirim yeterlidir.

Hemen belirtelim ki, TBK m. 228/I hükmü bağlamında ayıplı olan geminin, mücbir bir sebep ya da beklenmedik bir hâl neticesinde yok olması veya ağır zarara uğraması, alıcının dönme hakkını kullanmasını engellemez.

Sözleşmeden dönmenin sonuçları genel olarak TBK m. 229 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre;

“Satış sözleşmesinden dönen alıcı, satılanı, ondan elde ettiği yararları ile birlikte satıcıya geri vermekle yükümlüdür. Buna karşılık alıcı da satıcıdan aşağıdaki istemlerde bulunabilir:

- 1. Ödemiş olduğu satış bedelinin, faiziyle birlikte geri verilmesi.*
- 2. Satılanın tamamen zaptında olduğu gibi, yargılama giderleri ile satılan için yapmış olduğu giderlerin ödenmesi.*

²⁴⁶Eren, Özel Hükümler, s. 133; Yavuz, Acar ve Özen, s. 164; Tandoğan, s. 190.

3. Ayıplı maldan doğan doğrudan zararının giderilmesi.

Satıcı, kendisine hiçbir kusur yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alıcının diğer zararlarını da gidermekle yükümlüdür.”

Yukarıdaki madde hükmü kapsamında, gemi satış sözleşmesinden dönmek isteyen alıcının yerine getirmesi gereken ilk yükümlülük, sözleşmenin konusunu oluşturan gemiyi satıcıya iade etmektir. Eğer gemi beklenmedik bir hâl ya da mücbir bir sebepten dolayı zarara uğramış ise alıcı, gemiyi o hâldeki durumu ile satıcıya iade etmelidir.

Alıcının sözleşmeden dönme kapsamında yerine getirmesi gereken bir diğer yükümlülük ise gemiden elde ettiği yararları satıcıya vermektir. Bu yararlar maddi ya da hukuki bir yarar olabileceği gibi alıcının kullanımını da kapsar. Ayrıca gemiden elde edilen yarardan anlaşılması gereken, geminin mülkiyetinin alıcıdan alındığı andan geminin sözleşmeden dönme sebebiyle iadesine kadar geçen süre zarfında alıcının elde ettiği yarardır.²⁴⁷

Sözleşmeden dönme hakkının alıcı tarafından kullanılması ihtimalinde, satıcının yerine getirmesi gereken ilk yükümlülük alıcıdan almış olduğu satış bedelini faizi ile birlikte ödemektir. Eğer taraflar aralarında faize ilişkin bir kıstas belirlememişlerse, talep edilecek faiz miktarı, faize ilişkin yasal mevzuat hükümlerince belirlenir.²⁴⁸

Satıcının sözleşmeden dönme hâlinde yerine getirmesi gereken bir diğer yükümlülük ise geminin tamamen zaptında olduğu gibi, yargılama giderleri ile alıcının gemi için yapmış olduğu giderleri ödeme borcudur. TBK m. 229 hükmü geminin tamamen zaptı hükmüne atıf yapmaktadır. Bu kapsamda alıcı ile üçüncü bir kişi arasında gemideki ayıba dayalı dava olması hâlinde, bu dava sebebiyle ortaya çıkan yargılama giderleri satıcı tarafından karşılanmalıdır. Ayrıca sözleşmeden dönme hakkının kullanılması ile birlikte satıcı, yargılama giderlerinin yanı sıra, alıcının gemiye yaptığı faydalı, zorunlu ve lüks giderleri de karşılamalıdır.

Son olarak satıcı sözleşmeden dönme hâlinde, alıcının uğradığı doğrudan ve dolaylı zararları ödemelidir. Ancak belirtmek gerekir ki, satıcı, alıcının uğradığı

²⁴⁷Eren, Özel Hükümler, s. 138 – 139; Yavuz, Acar ve Özen, s. 185; Gümüş, s. 100 - 101; Tandoğan, s. 190 – 192.

²⁴⁸Eren, Özel Hükümler, s. 139; Yavuz, Acar ve Özen, s. 186 – 187; Gümüş, s. 101; Tandoğan, s. 192.

doğrudan zararlarda kusuru olmasa bile sorumlu iken dolaylı zararlara ilişkin olarak kusursuzluğunu ispatlaması hâlinde sorumluluktan kurtulur.²⁴⁹

4.2.5.3.4. Alıcının Satış Bedelinin İndirilmesini İsteme Hakkı

Alıcının geminin ayıplı olması durumunda kullanabileceği bir diğer seçimlik hak ise satış bedelinin indirilmesini isteme hakkıdır. Alıcının bu hakkını kullanması ile birlikte, satış bedelindeki indirim tutarı taraflarca kararlaştırılabilir. Taraflar satış bedelindeki indirim tutarına ilişkin olarak bir anlaşmaya varamamaları hâlinde mahkeme bu hususta karar verir. Hemen belirtelim ki, satış bedelinden indirim hakkını kullanan alıcı daha sonra bu hakkın yerine başka bir seçimlik hak kullanamaz.²⁵⁰

4.2.5.3.5. Alıcının Geminin Ayıpsız Bir Benzeri ile Değiştirilmesini İsteme Hakkı

Alıcının bir başka seçimlik hakkı da geminin ayıpsız bir benzeri ile değiştirilmesini isteme hakkıdır. Bu hakkın kullanılabilmesinin tek sınırı, ayıplı geminin ayıpsız bir benzeri ile değiştirilebilme imkânının bulunmasıdır. Alıcı, satıcıdan geminin ayıpsız bir benzeri ile değiştirilmesini talep eder ve satıcı bu talebi kabul etmez ise bu durumda alıcı TBK m. 125 hükmü kapsamında sözleşmeden dönme ya da ifadan vazgeçerek olumsuz zararının tazmin edilmesini talep edebilir.

Şunu da belirtelim ki, alıcı geminin ayıpsız bir benzeri ile değiştirilmesini ister ve satıcı da bu talebi kabul eder ise yeni geminin, değiştirilen gemiden nitelik olarak hiçbir eksik özelliğinin bulunmaması gerekir.

4.2.5.3.6. Alıcının Geminin Ücretsiz Onarılmasını İsteme Hakkı

Alıcının ayıptan doğan son seçimlik hakkı ise geminin ücretsiz onarılmasını isteme hakkıdır. Bu hakkın kullanılabilmesi için, gemi satış sözleşmesi kurulurken satıcının geminin ücretsiz onarımına ilişkin bir garanti vermiş olması ya da geminin onarım faaliyetlerinin aşırı bir masrafı gerektirmemesi gerekir. Bu hakkın tercih

²⁴⁹Satıcının doğrudan ve dolaylı zararının tazminine ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Eren, Özel Hükümler, s. 141 – 147; Yavuz, Acar ve Özen, s. 188 – 192; Gümüş, s. 103 - 104; Tandoğan, s. 193 – 194.

²⁵⁰Eren, Özel Hükümler, s. 147 – 148; Yavuz, Acar ve Özen, s. 195; Gümüş, s. 104; Tandoğan, s. 195.

edilmesi ile birlikte, onarım faaliyetine ilişkin tüm taşıma, yedek parça ve işçilik gibi masraflar satıcıya ait olacaktır.²⁵¹

Geminin ücretsiz onarılması hakkının tercih edilmesinin beraberinde getirdiği birtakım sorunlar vardır. Bu sorunlardan ilki gemi onarım faaliyetlerini kimin üstleneceğidir? Bu bağlamda gemi satış sözleşmesinde, onarım faaliyetini gerçekleştirmeyi satıcı ya da üçüncü bir kişi (örneğin; yetkili bir firma) taahhüt edebilir. Böyle bir taahhüt söz konusu değilse bu yükümlülük satıcıya ait olacaktır. İkinci bir sorun ise geminin onarım faaliyetlerinin nerede gerçekleşeceği sorunudur. Taraflar bu hususu da aralarında kararlaştırabilirler. Eğer böyle bir anlaşma söz konusu değil ise durumun koşullarına göre gemi bulunduğu limanda ya da başka bir yerde onarılabilir.

Gemi onarımının tercih edilmesi durumunda satıcı gemiyi hiç, gereği gibi ya da zamanında onarmaz ise alıcı, diğer seçimlik haklardan birini kullanmayı tercih edebilir.

Şunu da belirtelim ki, alıcının geminin ücretsiz onarılmasını isteme hakkını kullanması, bu süreçte uğradığı zararının tazmin edilmesini istemesine engel değildir.

4.3. Alıcının Borçları

4.3.1. Alıcının Asli Borçları

Alıcının taşınır satışından doğan borçlarına ilişkin düzenleme TBK m. 232 – 236 hükümleri arasında yer almaktadır. Bu bağlamda alıcının asli borçları TBK m. 232 hükmünde düzenlenmektedir. Buna göre;

“Alıcı, satış sözleşmesinde kararlaştırılmış olduğu biçimde satış bedelini ödemek ve kendisine sunulan satılanı devralmakla yükümlüdür.

Aksine yerel âdet veya anlaşma yoksa, satılanın hemen devralınması gereklidir.”

4.3.1.1. Satış Bedelini Ödeme Borcu

Alıcının ilk asli edimi TBK m. 207/II ve m. 232/I hükümlerinde belirtildiği üzere satış bedelinin ödenmesidir. Alıcının satış bedelini ödeme borcu bir para borcudur. Bu borç tarafların anlaşmalarına bağlı olarak TBK m. 99 bağlamında ülke parası olan Türk Lirası ile ödenebileceği gibi yabancı ülke parasıyla da ödenebilir. Ancak tarafların paranın cinsine ilişkin bir anlaşması söz konusu değil ise ödenecek bedel Türk Lirası olmalıdır.

²⁵¹Eren, Özel Hükümler, s. 151; Yavuz, Acar ve Özen, s. 209; Gümüş, s. 108 – 109.

Satış bedelini ödeme borcu bir para borcu olduğu için niteliği itibari ile bu borç götürülecek bir borçtur. Bu bağlamda alıcı, bu borcu satıcının ödeme zamanındaki yerleşim yerinde ifa etmelidir (TBK m. 89/I). Ancak taraflar bu durumun aksini kararlaştırabilir.

Satış bedelinin ödeme zamanına ilişkin taraflar arasında bir anlaşma yok ise satış bedelini ödeme borcu, alıcının geminin zilyetliğini devralması ile birlikte muaccel olur (TBK m. 234/I). Bu bağlamda peşin satışlarda taraflar borcunu aynı anda ifa etmelidir. Ancak taraflar isterse satış bedelinin geminin zilyetliğinin devrinden sonra (vadeli satış) ya da önceki (ön ödemeli satış) bir sürede ödenmesini kararlaştırabilirler.

4.3.1.2. Alıcının Gemiye Devralma Yükümlülüğü

Alıcının gemiyi devralma yükümlülüğü TBK m. 232/I hükmünde düzenlenen asli bir yükümlülüktür. Buna göre alıcı, gemiyi sözleşmede kararlaştırılmış olduğu şekilde devralmakla yükümlüdür.

Alıcının gemiyi devralma yükümlülüğünün niteliğine ilişkin öğretide iki farklı görüş mevcuttur. Bu görüşlerden ilki, gemiyi devralma yükümlülüğünü gerçek anlamda bir borç olarak kabul etmektedir. Bu görüş bağlamında, gemiyi hiç ya da zamanında devralmayan alıcı, borçlu temerrüdüne düşecek ve bu kapsamda borçlu temerrüdüne ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır. Bu görüşün yanı sıra bizim de katıldığımız hâkim görüşe göre, gemiyi devralma yükümlülüğü alıcıya yükletilmiş bir külfettir. Bu bağlamda alıcının gemiyi devralmada temerrüde düşmesi halinde, borçlu temerrüdü değil alacaklı temerrüdüne ilişkin hükümler uygulanacaktır.²⁵²

4.3.2. Alıcının Yan Borçları

Alıcının asıl borçlarının yanı sıra durumun koşullarına göre birtakım yan borçları söz konusu olabilir.

²⁵²Tartışmaya ilişkin detaylı bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Eren, Özel Hükümler, s. 168 – 171; Yavuz, Acar ve Özen, s. 218 – 219; Gümüş, s. 119 - 120; Tandoğan, s. 207 – 208; Zevkliler ve Gökyayla, s. 159.

4.3.2.1. Gemiye Devralma Giderleriyle Belgeleme Giderlerini Ödeme Borcu

TBK m. 211/I hükmü kapsamında geminin devralınmasına ilişkin yapılacak giderler ve belgeleme giderleri sözleşmede aksine bir hüküm ya da adet yok ise alıcıya aittir.

4.3.2.2. Başka Yerden Gönderilen Gemiye Muhafaza Borcu

Sözleşme konusu geminin, yapılan gemi satış sözleşmesi kapsamında alıcıya başka yerden gönderilmesi durumunda gemi ayıplı çıkmışsa ve o anda geminin bulunduğu yerde satıcının bir temsilci yoksa, alıcı, TBK m. 226/I hükmü kapsamında geminin korunması için gerekli önlemleri geçici olarak almak mecburiyetindedir.

4.3.2.3. Taşıma Giderlerini Ödeme Borcu

Geminin, sözleşmede kararlaştırılan ifa yerinden başka bir yere gönderilmesinin talep edilmesi hâlinde, taşıma giderleri alıcıya aittir. (TBK m. 211/I)

4.3.2.4. Zorunlu ve Faydalı Giderleri Ödeme Borcu

Alıcı, geminin zilyetliğini devralmada temerrüde düşmüş veya taraflar gemi satış sözleşmesinin kurulması ile birlikte hasarın alıcıya geçmesi hususunda anlaşmaya varmışlarsa, alıcı, geminin devrinden önce satıcının geminin korunması ve bakımı için yaptığı zorunlu ve faydalı giderleri ödemek zorundadır.

4.3.2.5. Satıcının Diğer Menfaatlerini Koruma Borcu

Alıcının, satıcının gemi satış sözleşmesi kapsamında ifaya ilişkin menfaatleri dışında diğer menfaatlerini de koruma borcu vardır. Bu bağlamda, satıcının ifaya ilişkin menfaati dışında başkaca bir malvarlığı ya da şahıs varlığı değerine ilişkin menfaati varsa alıcı, bu menfaatleri de korumalıdır. Ayrıca gemi satış sözleşmesi kapsamında, alıcı, satıcıya ilişkin birtakım ticari sırları öğrenmiş ise bu sırları üçüncü kişilerle paylaşmaması ya da kendi yararına kullanmaması gerekir.²⁵³

²⁵³Eren, Özel Hükümler, s. 173.

4.3.2.6. İfaya Hazırlık Fiillerine Katılma Borcu

Satıcının geminin zilyetliğini devretmesi ya da sözleşmeye ilişkin diğer edimlerini ifa etmesi, alıcının ifaya katılması ya da ifadan önce birtakım hazırlık fiilleri yapmasına bağlıysa, alıcının bu fiilleri yerine getirmesi gerekir. Aksi halde alıcı, alacaklı ya da borçlu temerrüdüne düşer.²⁵⁴

4.3.2.7. Faiz Ödeme Borcu

Tarafların anlaşması hâlinde, vadeli gemi satışlarında, alıcının satış bedeli için faiz ödeme borcu söz konusu olabilir.

4.3.3. Alıcının Temerrüdü

Alıcının edimlerini yerine getirmede temerrüde düşmesi hâlinde, bu temerrüt hâlinin sonuçları TBK m. 235 ve 236 hükümlerinde düzenlenmektedir.

TBK m. 235;

“Satılanın, ancak satış bedeli ödendikten sonra veya ödenme anında devredilmesi gereken durumlarda alıcı temerrüde düşerse satıcı, herhangi bir işlem gerekmeksizin satıştan dönebilir.

Bu hakkını kullanmak isteyen satıcı, durumu gecikmeksizin alıcıya bildirmek zorundadır.

Satılanın zilyetliği satış bedeli ödenmeden alıcıya devredilmişse, alıcının temerrüdü sebebiyle satıcının dönme hakkını kullanarak satılanı geri alması, bu hakkın sözleşmede açıkça saklı tutulmasına bağlıdır.”

Yukarıda anılan madde hükmü ve gemi satış sözleşmesi kapsamında alıcının temerrüde düşmesi hâlinde, satıcı TBK m. 123 hükmü bağlamında ek süre vermeden sözleşmeden dönme hakkına sahiptir. Dönme hakkının satıcı tarafından kullanılması, sözleşmede kararlaştırılan satış bedelinin tamamının ödenmemesi ihtimalinde mümkün olabileceği gibi bedelin kısmen ödenmemesi ihtimalinde de mümkündür. Hemen belirtelim ki, satıcının sözleşmeden dönme hakkını kullanabilmesi bağlamında yapılan gemi satış sözleşmesinin ticari nitelikte olup olmamasının bir önemi yoktur.²⁵⁵

²⁵⁴Eren, Özel Hükümler, s. 173 – 174; Yavuz, Acar ve Özen, s. 221; Tandoğan, s. 212 – 213.

²⁵⁵Eren, Özel Hükümler, s. 164 – 165; Yavuz, Acar ve Özen, s. 222 – 223; Gümüş, s. 122 - 123; Tandoğan, s. 213 – 214; Serozan, Sözleşmeden Dönme, s. 254 – 255.

Şunu da belirtmek gerekir ki, satıcının TBK m. 235 hükmü kapsamında sözleşmeden hakkını kullanabilmesi ancak peşin satışı gemi satış sözleşmelerinde mümkündür. Vadeli gemi satış sözleşmeleri kapsamında TBK m. 235 hükmünün uygulama alanı bulabilmesi için, bu hakkın sözleşmede saklı tutulması gerekir. Aksi hâlde, satıcı temerrüde ilişkin genel kurallara başvurmak durumunda kalacaktır.²⁵⁶

Satıcı, gemi satış sözleşmesinden dönme hakkını kullanabilmesi için, bu niyetini tek taraflı bir irade beyanıyla alıcıya açıkça bildirmelidir.

TBK m. 236;

“Borcunu ifa etmeyen alıcı, satıcının bu yüzden uğradığı zararı gidermekle yükümlüdür.

Satıcı, satış bedelini ödemedede temerrüde düşmüş olan alıcıdan, bu bedel ile satılanın başkasına dürüstlük kurallarına uygun olarak satışından elde ettiği bedel arasındaki farka göre hesaplanacak zararın giderilmesini isteyebilir.

Satılan, borsada kayıtlı veya piyasa fiyatı bulunan mallardan ise satıcı, böyle bir satışa gerek kalmaksızın alıcıdan, satış bedeli ile malın belirlenmiş ödeme günündeki fiyatı arasındaki farka göre hesaplanacak zararın giderilmesini isteyebilir.”

Alıcının temerrüde düşmesi hâlinde, satıcı, yukarıda anılan kanun hükmü kapsamında, alıcıdan uğradığı zararın giderilmesini talep edebilir.

²⁵⁶Eren, Özel Hükümler, s. 165 – 166; Yavuz, Acar ve Özen, s. 224 – 225; Gümüş, s. 124; Tandoğan, s. 215 – 217; Serozan, Sözleşmeden Dönme, s. 255 – 256.

SONUÇ

Bugüne kadar gemi satış sözleşmelerine ilişkin yapılan çalışmalarda, gemi satış sözleşmesi kapsamında satıcının geminin mülkiyetini devir borcu, gemi satış sözleşmelerinin bağlayıcılığı ya da klas kuruluşlarının sorumluluğu gibi kısıtlı alanlar incelenmiştir. Bu çalışma sistematğinde ise öncelikle gemi satış sözleşmesinin konusunu oluşturan gemiyi inceleme ihtiyacı hissettik. Çünkü gemi satış sözleşmesinin konusunu oluşturan gemi kavramının ne olduğunu ve nelerin TTK anlamında gemi kavramına dâhil olduğu, çalışmamız açısından önem arz etmektedir. Daha sonra ikinci bölümde, gemi sicillerinin, gemi satış işlemlerini etkileyebileceği düşüncesinden hareketle gemi sicil sistemi, Türk gemi sicillerini ele aldık. Gemi satış sözleşmesinin konusunu oluşturan gemi ve satış işleminin gerçekleşeceği sicilden hareketle gemi satış sözleşmesinin nasıl kurulacağı, unsurları, tarafları, zarar ve hasarın geçmesi ile uluslararası satış ihtimaline ilişkin olarak yabancılik unsuru açıklanmıştır. Bu bağlamda devam bölümünde satıcı ve alıcının yükümlülükleri anlatılmaktadır.

Gemi, deniz ticaret hukukunun en temel kavramlarından biri olup çeşitli ülkelerin kanunlarında tanımlanmıştır. Her ülkenin kendi ulusal kanununda direkt olarak veya yargı içtihatları ve doktrinde yer verdiği bu husus, ülkeden ülkeye farklılık gösterebildiği gibi geminin ne olduğu veya nelerin gemi sayılabileceği sorusu çeşitli ülkelerin ulusal yargısında ve öğretilerinde tartışma konusu olması sebebiyle de bir bütünlük arz etmekten uzaktır.

Türk Hukuk Mevzuatında da birden fazla yerde gemi tanımlaması bulunmakla beraber bu çalışma kapsamında TTK 'da yapılan tanımlama esas alınmaktadır. Buna göre (TTK m.931/I);

“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.”

Türk Hukuk Sisteminde, gemiler üç farklı sicilde ve sicil niteliğine sahip olmayan bir kayıt sistemi içinde ele alınmaktadır. Bunlar; milli gemi sicili, yapı halindeki gemilere mahsus sicil, uluslararası gemi sicili ve bağlama kütüğüdür.

Gemi satış sözleşmesi, satıcının, geminin mülkiyetini alıcıya devretme, alıcının ise buna karşılık bir bedel ödeme borcunu üstlendiği sözleşmedir. Bu bağlamda sözleşmenin konusunu gemi dediğimiz eşya oluşturmaktadır. Sözleşmenin tarafları ise satıcı ve alıcıdır.

Geminin niteliği itibari ile bir taşınır eşya olması sebebiyle, gemi satış sözleşmesi şekle bağlı değildir. Bu bağlamda geminin kayıtlı olduğu sicilin bir önemi yoktur. Ancak TTK m. 1001 ve MGS kapsamında kullanılan ifade doktrinde tartışmaya sebep olmaktadır. Bu kanun hükmüne göre MGS'ye kayıtlı bir geminin satışının yapılabilmesi için satış işleminin yazılı şekilde noterde veya geminin kayıtlı olduğu sicil müdürlüğünde yapılması gerekmektedir. Ancak noterde veya gemi sicilinde yazılı olarak yapılması gereken bu anlaşmanın, geminin satış taahhüdünü içeren borçlandırıcı işlemin geçerlilik şartı mı yoksa geminin mülkiyetinin devrini ifade eden tasarruf işlemine ilişkin bir şart mı olduğu açık değildir.

Gemi satış sözleşmesinin tarafları arasındaki borçlandırıcı işlemin bir şekle bağlı olması uygulama açısından pratik bir yaklaşım değildir. Her ne kadar uygulamada tarafların maliyeti yüksek olan gemilere ilişkin yazılı bir sözleşme yapmaksızın satış işlemi yapmayacağı öngörülebilse de ticari hayatın bir gerekliliği olarak, taraflar bir telefon görüşmesi ile dahi gemi alım satım işlemini gerçekleştirebilirler.

Gemi mülkiyetinin devri hususunda geminin sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın taşınır mülkiyetinin devrine ilişkin hükümlere tabi olduğu ve TTK m. 1001 hükmündeki şekle ilişkin ifadenin açıkça bir geçerlilik şekline ilişkin hüküm olmamasından ya da şekle aykırılığın bir yaptırıma tabi tutulmamasından hareketle bu hükmün bir ispat şekli olduğunu söyleyebiliriz.

Satıcının, gemi satış sözleşmesi kapsamındaki asli borcu geminin mülkiyetini devir borcudur. Bu bağlamda bir taşınır olan gemi açısından mülkiyetin devri, zilyetliğin devridir. Taşınırlarda zilyetliğin devri ise iki yolla mümkündür. Bu yollar, zilyetliğin teslimle (dolaysız teslim) devri ve zilyetliğin teslimsiz (dolaylı teslim) devridir.

Zilyetliğin devrinde ilk ihtimal, zilyetliğin teslimle devridir. Zilyetliğin teslimle devri de yine kendi içinde ikiye ayrılır. Bu bağlamda geminin zilyetliğinin teslimle devri ya satıcı tarafından geminin alıcıya teslim edilmesi ya da gemi üzerinde hâkimiyeti sağlayan bir aracın teslim edilmesi ile mümkündür. İkinci ihtimal kapsamında alıcının satıcıya devredeceği sembolik araç genellikle anahtardır (özel marinalarda tutulan yatlar için marina giriş kartları da sembolik bir araç olarak görülebilir). Ancak gelişen deniz teknolojileri kapsamında gemi üzerinde hâkimiyeti sağlayacak başka bir araç da zilyetliğin teslimle devri için kabul edilebilir.

Zilyetliğin devrine ilişkin ikinci ihtimal ise zilyetliğin teslimsiz devridir. Bu ihtimal bağlamında geminin zilyetliğinin teslimsiz devri, zilyetlik sözleşmesi, hükmen teslim, kısa elden teslim ya da zilyetliğin havalesi ile mümkündür.

Alıcının asli borcu olan geminin mülkiyetini devir borcu dışında, gemiyi muhafaza borcu, alıcıya bilgi verme ve aydınlatma yükümlülüğü, gerekli belgeleri sağlama borcu ve taşıma giderlerini ödeme gibi yan borçları bulunabilir.

Alıcının gemi satış sözleşmesi kapsamındaki asli borcu geminin satış bedelini ödeme borcudur. Bununla birlikte alıcının bir de yerine getirmesi gereken gemiyi devralma yükümlülüğü bulunmaktadır. Bunların yanı sıra alıcının da gemiyi muhafaza borcu, taşıma giderlerini ödeme borcu, zorunlu ve yararlı giderleri ödeme borcu, ifaya hazırlık fiillerine katılma borcu, satıcının diğer menfaatlerini koruma borcu gibi birtakım yan borçları söz konusu olabilir.

KAYNAKÇA

Kitaplar

- AKÇURA KARAMAN, Tuba; **Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği)**, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019.
- AKİPEK, Jale ve AKINTÜRK, Turgut; **Eşya Hukuku**, 2. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2018.
- ARAL, Fahrettin ve AYRANCI, Hasan; **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, 11. Baskı, Yetkin Yayıncılık, Ankara, 2018.
- ARKAN, Sabih; **Ticari İşletme Hukuku**, 24. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 2018.
- ARSEVEN, Haydar; **Deniz Ticareti Hukuku Dersleri**, 1. Baskı, Menteş Kitabevi, İstanbul, 1961.
- ASHFORD, Megan; **A Jet Ski; Vessel, Boat or Ship?**, 2006.
- ATAMER, Kerim; **Deniz Ticareti Hukuku**, C. I, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017.
- _____; **Deniz Ticaret Hukuku**, C. II, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2018.
- AYDIN, Murat; Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi, **Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2018.
- AYHAN Rıza ve ÇAĞLAR Hayrettin, **Ticari İşletme Hukuku**, 11. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018.
- BOZKURT Tamer, **Ticari İşletme Hukuku**, 2. Baskı, Legem Yayıncılık, Ankara, 2018.
- CAN, Mertol; **Deniz Ticareti Hukuku**, C. I, 2. Baskı, İmaj Yayıncılık, Ankara, 2003.
- CANBAT, Nalan; **Harp Gemilerinin Uluslararası Hukuktaki Statüsü**, Marmara Üniversitesi SBE, İstanbul, 2006.
- ÇELİKEL, Aysel ve BAHADIR, Erdem; **Milletlerarası Özel Hukuk**, 14. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul, 2016.
- ÇİYİLTEPE Hamdi; **Ticaret Hukuku**, 8. Baskı, Ekin Yayınevi, Bursa, 2018.
- DEĞİRMENCİ, Nil Kula; **Maritime Law in Turkey** 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017.
- ERBAŞ AÇIKEL, Aslıhan; **Gemi İnşa Sözleşmesi**, Doktora Tezi, Ankara, 2013.

- EREN, Fikret; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 17. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2014. (Genel Hükümler)
- _____; **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 6. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2018. (Özel Hükümler)
- ERTAN, Kerem; **Deniz Hukukunda Londra’da Tahkim**, Doktora Tezi, İstanbul, 2010.
- GOLDREIN QC, IaIn, HANNAFORD Matt & TURNER, Paul; **Ship Sale and Purchase**, Sixth Edition, Informa Law, Oxon, 2012.
- GÖKNİL, Mahzar Nedim; **Deniz Ticaret Hukuku**, 3. Baskı, İbrahim Horoz Basımevi, İstanbul, 1946.
- GÜMÜŞ, Mustafa Alper; **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, C.1, 3. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013. (Gümüş, C.1)
- _____; **Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, C.2, 3. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2013. (Gümüş, C.2)
- İNAL, H. Tamer; **Borca Aykırılık Dönme ve Fesih**, 6. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2017.
- İSTANBULLU, Atiye; **Gemi İnşa Sözleşmelerinde Tarafların Hak ve Yükümlülükleri, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2007.
- KALPSÜZ, Turgut; **Deniz Ticaret Hukuku**, C.1, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1971. (Deniz Ticaret Hukuku)
- _____; **Gemi Rehni**, 5. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004. (Gemi Rehni)
- KANER, İnci Deniz; **Deniz Ticareti Hukuku I-II**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2018.
- KANIŞLI, Erhan; **İsviçre – Türk Borçlar Hukukuna Göre Sözleşmenin Kurulmasında Yanılma**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018.
- KENDER, Rayegan ve ÇAĞA, Tahir; **Deniz Ticareti Hukuku I**, 15. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2009.
- KENDER, Rayegan ve ÇETİNGİL, Ergon; **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler**, 14. Baskı, Cilt I, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2014.
- KILIÇOĞLU, Ahmet M.; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 17. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2013.
- KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, Necip; **Borçlar Hukuku Genel Bölüm**, C. 1, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2008.

- KOYUNCU, İbrahim Serdar; **Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, Doktora Tezi, İstanbul, 2008.
- KOZAK, İbrahim Erol; **Kadim Dönemler Genel Hukuk Tarihi**, 1. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2011.
- MİSİLİ, Sinan; **Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları**, Doktora Tezi, İstanbul, 2014.
- NOMER, Haluk N.; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, 13. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2013.
- OĞUZMAN, M. Kemal ve BARLAS, Nami; **Medeni Hukuk**, 24. Baskı, Vedat Kitapçılık. İstanbul, 2018.
- OĞUZMAN, M. Kemal ve Öz, M. Turgut; **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, C.1, 12. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014.
- OĞUZMAN, M. Kemal, SELİÇİ, Özer ve OKTAY-ÖZDEMİR, Saibe; **Eşya Hukuku**, 14. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014.
- OKAY, Sami; **Deniz Ticaret Hukuku**, C.1, 1. Baskı, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1962.
- ÖNDER, Salih, **Gemi Kira Sözleşmesi**, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara, 2016.
- ÖZMAN, Aydoğan; **Deniz Hukuku**, C.I, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.
- PEKCANİTEZ, Hakan, ATALAY, Oğuz, ÖZEKES, Muhammet, ATALI, Murat, ERDÖNMEZ, Güray, AKKAN, Mine, YEŞİLIRMAK, Ali ve TAŞ - KORKMAZ, Hülya **Medeni Usul Hukuku**, C. 3, 15. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017. (Pekcanıtez Usul)
- PETERS, Donald W.; What Is A Wessel In Admiralty Law, **Cleveland State Law Review**, 1957.
- POROY Reha ve YASAMAN Hamdi, **Ticari İşletme Hukuku**, 15. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2015.
- PULAŞLI, Hasan; **Şirketler Hukuku Genel Esaslar**, 4. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2016.
- SEROZAN, Rona; **Eşya Huku**, C.I, 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2014.
- _____; **Sözleşmeden Dönme**, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2007. (Dönme)
- SEVİNÇ KUYUCU, Aslıhan; **Gemi Finansmanı Sözleşmeleri**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2016. (Gemi Finansmanı)
- SİRMEN, Lalel; **Eşya Hukuku**, 3. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2015.

- SÖZER, Bülent; **Gemi Geminin Mütemmim Cüzü ile Teferruatı ve Bunların Finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2010. (Geminin Mütemmim Cüzü)
- _____; **Deniz Ticareti Hukuku**, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2011. (Deniz Ticareti Hukuku)
- _____; **Deniz Ticaret Hukuku – I**, 4. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2017. (Deniz Ticaret Hukuku – I)
- ŞANLI, Cemal; **Milletlerarası Özel Hukuk**, 5. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2016.
- ŞENER Oruç Hami, **Ticari İşletme Hukuku**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2016.
- ŞUMLU, Gülsüm; **Türk Uluslararası Gemi Sicili Kapsamındaki İşletmelerde Muhasebe Düzeni**, İstanbul, 2007.
- TANDOĞAN, Haluk; **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, C. I/1, 6. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2008.
- TANÖR, Bülent; **Osmanlı – Türk Anayasal Gelişmeleri**, 22. Baskı, YKY, İstanbul, 2012.
- TEKİL, Fahiman; **Deniz Hukuku**, 4. Baskı, Tekil Müşavir ve Yayıncılık Ltd., İstanbul, 1993.
- UNITED NATIONS; **Laws Concerning The Nationality of Ships**, United Nations Publication, 1955.
- ÜNSAL, Muhammed; **Deniz Hukukunda Brokerlik**, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2019.
- YAVUZ, Cevdet, ACAR, Faruk ve ÖZEN, Burak; **Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler**, 10. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul, 2014.
- YAZICI, Alper Hakkı; **Satıcının Gemi Satım Sözleşmesinden Doğan Mülkiyeti Nakil Borcu ve Bu Borcu İfası**, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2018.
- ZEVKLİLER, Aydın ve GÖKYAYLA, K. Emre; **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, 15. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2015.
- WAHL, Albert; Çev. BERKER, Kazım; **Deniz Ticaret Hukuku Nazari ve Ameli**, 1. Baskı, Adalet Bakanlığı Yayınları, 1948.

Makaleler

- ACAR, Özlem; Satıcının Zapttan Sorumluluğu, **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 13, S. 1, 2014, s. 103 – 126.
- AKÇAAL, Mehmet; Borçlar Kanuna Göre Ön Ödemeli Taksitle Satış Sözleşmesi, **TBB Dergisi**, C. 26, S. 110, 2014, s. 57 - 108.
- AKÇURA KARAMAN, Tuba; Güven Sorumluluğu Çerçevesinde Klas Kuruluşlarının Gemiye Satın Alan Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluğu, **Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan**, C.1, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2010, s. 3 – 53.
- _____; Sona Ermiş veya Geçersiz Sözleşmelerde Tarafların İfa Etmiş Oldukları Edimlerin İadesi, **Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 15, S.1, 2018, s. 285 – 333.
- AKINCI, Sami; Gemi Mülkiyeti, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C.23, S. 3 – 4, 1957.
- AKKURT, Sinan Sami ve UYMAZ, Alper; Registers in Turkish Civil Law and Functions of Them, **16th International Academic Conference**, Amsterdam, 2015, s. 21 – 36.
- ATAMER, Kerim; TTK m. 867 – 871 Hükümlerinin Tarihçesi ve Gemi Satım Sözleşmelerine Uygulanması, **Prof. Dr. Turgut Kappsüz’e Armağan**, 1. Baskı, Ankara, 2003, s. 357 - 389.
- AYDEMİR, Efrail; Taşınmaz Mal Simsarlığı İlişkisinde Sözleşmelerin Kurulması ve Konusu, **Terazi Hukuk Dergisi**, C.9, S.100, s. 267 – 270.
- BAYRAM, Aziz Erman; Güncel Gelişmeler Işığında Elektronik Sözleşmelerin Kurulması, **TBB Dergisi**, C.28, S.119, s. 331 – 366.
- BERKİ, Şakir; Borçların Genel Hükümleri (Prensipler), **BATİDER**, C. 9, S. 1, 1977, s. 55 – 82.
- ÇABRİ, Sezer; Taşınmaz Satışında Satıcının Zapttan Sorumluluğu, **Cevdet Yavuz’a Armağan**, s. 585 – 613.
- ÇAKIRCA, S. İrem; Satımda Edim ve Karşı Edim Hasarının Alıcıya Geçmesi, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C. LXV, S. 1, 2007, s. 177 – 206.
- ÇİMEN, Adnan; Sayım, Kayıt Düzeni ve Teşkilatlanma Açısında Osmanlıda Nüfus Hizmetleri, **Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi**, C. 3, S. 14, 2012, s. 183 - 216.

- DAMAR, Duygu; “Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma”, **Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan**, C.I, 2010, s. 749 - 785.
- DİNÇ, Mutlu; Taşınmaz Satış Sözleşmesinde Menfi Zararın Hesaplanması, **Terazi Hukuk Dergisi**, C. 12, S. 127, 2017, s. 24 – 31.
- EDİS, Seyfullah; Menkullerde Mülkiyetin İntikali Hususiyle İlliyet Meselesi, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 14, S.1, 1957, s. 278 – 300.
- ERDEM, Ercüment; Deniz Aşırı Satış Olarak FOB Satış, **BATİDER**, C. 18, S.4, 1996, s. 37 – 90.
- GAUCI, Gotthard Mark Is It a Vessel, a Ship or a Boat, Is It Just a Craft, Or Is It Merely a Contrivance?, **Journal of Maritime Law & Commerce**, C. 4, S. 46, 2016, s. 479 - 499.
- GÜNGÖR, Gülin; Tüketicinin Mutad Mesken Hukuku “Düşünsel Temeller”, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 57, S. 2, 2008, s. 115 – 132.
- İMEAK DTO Dergisi**, “Günümüzde Klas Kuruluşları”, Aralık Sayısı, 2015, s. 5 – 7.
- KARAPINAR, Nuray; Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ve Deniz Alanlarına İlişkin Bazı Kavramlar, **MTA Dergisi**, S. 20, 2015, s. 13 - 21.
- KAYA, İslam Safa; Offshore Petrol Platformlarının Uluslararası Hukuktaki Yeri, **TBB Dergisi**, 2015, s. 346 - 360.
- KAZĞURT, Ahmet; 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Taşınır Satış Sözleşmesinde Satıcının Ayıptan Doğan Sorumluluğu, **Terazi Hukuk Dergisi**, C. 9, S. 100, 2014, s. 275 - 284.
- KIRCA, Çiğdem; İnternette Sözleşme Kurulması, **BATİDER**, C. 20, S.4, 2000, s. 101 – 102.
- KURAN, Selami; Savaş Gemilerinin Dokunulmazlığı ve Yargı Bağışıklığı, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, S. 25, 2011, s. 229-240.
- KURT, Hayrettin; Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu’nun Değerlendirilmesi, **Ankara Barosu Dergisi**, 2014, s. 271 - 290.
- KUYUCU, Aslıhan Sevinç; Bağlama Kütüğüne Kayıtlı Gemilerin Mülkiyetinin Özel Hukuk Hükümlerine Göre Kazanılmasına İlişkin Esaslar, **Public and Private International Law Bulletin**, C. 37, S. 2, 2017, s. 689 - 710.
- ÖNDER, Salih; TTK Kapsamında Gemi Kira Sözleşmesinin Unsurları ve Hukuki Niteliği, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.20, S. 1, 2016, s. 163 - 189.

- ÖZBAY, İbrahim; Donatma İştirakinin İflası, **Erzincan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 12, S. 1 - 2, 2008, s. 157 - 198.
- ÖZBEK, Meltem Deniz Güner; Yeni Türk Ticaret Kanunda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C. 18, S. 3, 2012,s. 233 - 254.
- ÖZÇELİK, Ş. Barış; Sözleşmeden Doğan Borçların İfasında Hukuki İmkânsızlık ve Sonuçları, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 63, S. 3, 2014, s. 569 - 621.
- ROBERG, Geir Ove, HANSEN, Hagen, WILLUMSEN, Torgeir; , Norwegian Saleform 2012 versus Nipponsale 1999, **www.internationallawoffice.com**.
- SARGIN, Fügen; Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel Bir Yaklaşım, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 50, S.2, 2001, s. 37 – 95.
- SCHWARZ, Andreas B.; Çev. AYİTER, Kudret; Satış Akdinde Hasarın İntikali, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.4, S.1, 1947, s. 159 – 167.
- SEVİNÇ KUYUCU, Aslıhan; The Moment When The Ship Sale And Purchase Contract Is Binding, **Prof. Dr. İur Merih Kemal Omağ’a Armağan**, C. II, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2017, s. 581 - 599. (Ship Sale)
- SOMUNCUOĞLU, Ünal; Teyit Mektubu, **Hukuk Köprüsü**, C.5, S.8, 2015, s. 145 – 150.
- SÖZER, Bülent; Gemi Nedir? Deniz Ticaret Hukukunda “Gemi” Kavramının Tanımı İçin Ortak Payda Olarak Kullanılabilecek Unsurlar Olabilir mi?, **Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 13, S. 1, 2017, s. 243 – 284. (Gemi Nedir)
- SÜZEL, Cüneyt; Türk Mevzuatında Gemi Tanımı, **Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan**, C.2, 2010, s. 1615 - 1653.
- ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra; Sicile Kayıtlı Olmayan Gemi Mülkiyetinin İktisabı (Karar Tahlili), **Prof. Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu İçin Armağan**, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2004, s. 635 – 639.
- ŞİŞMANYAZICI, Harun; “Brokerlik Mesleği Nedir ve Nereye Evrilmektedir?”, **İMEAK DTO Dergisi**, Mayıs Sayısı, 2016, s. 4 -10.
- ŞENOCAK, Zarife; 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’a Göre Ayıplı Mal Teslimi Halinde Tüketicinin Hakları, **Terazi Hukuk Dergisi**, C. 9, Özel Sayı, 2014, s. 30 - 37.

- TEKELİOĞLU, Numan; Bir Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararı Çerçevesinde Hukuki Ayıp ve Zapttan Sorumluluğun Birbirinden Ayırt Edilmesi, **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 7, S. 1, 2017, s. 81 - 101.
- TOPALOĞLU, Sedat; Ticaret Sicilinin Olumlu ve Olumsuz Etkisi, **www.sdthukuk.com**, İstanbul, 2014.
- TOPUZ, Seçkin ve CANBOLAT, Ferhat; Türk – İsviçre ve Alman Borçlar Hukukunda İmkansızlığın Düzenlenişi, **Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 57, S. 3, 2008, 673 – 718.
- YELMEN, Adem; İnternette Sözleşmelerin Kurulması, **MÜHFD**, S.2, 2013, s. 81 - 100.
- YEŞİLOVA ARAS, Ecehan; Satışı Yapılan Amerikan Bayraklı Özel Teknelerin “Bill of Sale” ile İmtihani, **Prof. Dr. Sabih Arkan’a Armağan**, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 1385 – 1407.
- YILDIRIM, M. Fadıl; Satıcının Zapta Karşı Tekeffül Borcu Bakımından 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu’nun 216. Maddesi Nasıl Okunmalıdır?, **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C. 17, S. 1 – 2, 2013, s. 1049 – 1059.

Veri Tabanları Ve İnternet Siteleri

core.ac.uk

cwlfirm.com

dergipark.gov.tr

engagedscholarship.csuohio.edu

horizonship.com

ideas.repec.org

khyk.kazancihukuk.com

openaccess.bilgi.edu.tr

ssl.law.uq.edu.au

tez.yok.gov.tr

www.armatorlerbirligi.org.tr

www.bimco.org

www.cardinalmarine.net

www.denizticaretodasi.org.tr

www.dutchcivillaw.com

www.hukukmedeniyeti.org

www.internationallawoffice.com

www.jurix.com.tr

www.kararara.com

www.legislation.gov.uk

www.maritimelawcenter.com

www.mevzuat.gov.tr

www.mta.gov.tr

www.resmigazete.gov.tr

www.sdthukuk.com

www.steamshipmutual.com

www.tdk.gov.tr

www.ubak.gov.tr

www.wfw.com

EKLER

EK 1: Etik Kurulu Onay Belgesi

T.C	
ÇAĞ ÜNİVERSİTESİ	
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ	
TEZ / ARAŞTIRMA / ANKET / ÇALIŞMA İZNİ / ETİK KURULU İZİNİ TALEP FORMU VE ONAY TUTANAK FORMU	
ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
T.C. NOSU	13835658032
ADI VE SOYADI	İSMAIL KARADANA
ÖĞRENCİ NO	21073005
TEL. NO.	5323737834
E - MAİL ADRESLERİ	avismaikaradana@gmail.com
ANA BİLİM DALI	ÖZEL HUKUK
HANGİ AŞAMADA OLDUĞU (DERS / TEZ)	TEZ
İSTEKDE BULUNDUĞU DÖNEME AİT DÖNEMLİK KAYDININ YAPILIP-YAPILMADIĞI	2018/ 2019 - GÜZ / BAHAR DÖNEMİ KAYDINI YENİLEDİM.
ARAŞTIRMA / ÇALIŞMA / ANKET / ÇALIŞMA İZNİ / ETİK KURULU İZİNİ TALEP FORMU	
TEZİN KONUSU	GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMELERİ VE ULUSLARARASI TIP GEMİ SATIŞ
TEZİN AMACI	GEMİ SATIŞ SÖZLEŞMELERİNİN KURULMASI VE İÇERİĞİ
TEZİN TÜRKÇE ÖZETİ	Bu çalışma uygulamada gemi satış sözleşmelerinin nasıl kurulduğunu, unsurlarını ve tarafların borçlarını açıklamaktadır.
ARAŞTIRMA YAPILACAK OLAN SEKTÖRLER/ KURUMLARIN ADLARI	
İZİN ALINACAK OLAN KURUMA AİT BİLGİLER (KURUMUN ADI- ŞUBESİ/ MÜDÜRLÜĞÜ - İLİ - İLÇESİ)	
YAPILMAK İSTENEN ÇALIŞMANIN İZİN ALINMAK İSTENEN KURUMUN HANGİ İLÇELERİNE/ HANGİ KURUMUNA/ HANGİ BÖLÜMÜNDE/ HANGİ ALANINA/ HANGİ KONULARDA/ HANGİ GRUBA/ KİMLERE/ NE UYGULANACAĞI GİBİ AYRINTILI BİLGİLER	
UYGULANACAK OLAN ÇALIŞMAYA AİT ANKETLERİN/ ÖLÇEKLERİN BAŞLIKLARI/ HANGİ ANKETLERİN - ÖLÇEKLERİN UYGULANACAĞI	500E-1487

ÖLÇEKLER, FORMLAR,
.... V.B. GİBİ
EVRAKLARIN
İSİMLERİYLE BİRLİKTE
KAÇ ADET/SAYFA
OLDUKLARINA AİT
BİLGİLER İLE
AYRINTILI
YAZILACAKTIR)

- 1) (.....) Sayfa Ölçeği.
2) (.....) Sayfa Anketi.
3) (.....) Sayfa Formları.
4) (.....) Sayfa

ÖĞRENCİNİN ADI - SOYADI: İsmail Kerem ÖĞRENCİNİN İMZASI: [İmza]
TARİH: 02.09.2019

TEZ/ ARAŞTIRMA/ANKET/ÇALIŞMA TALEBİ İLE İLGİLİ DEĞERLENDİRME SONUCU

1. Seçilen konu Bilim ve İş Dünyasına katkı sağlayabilecektir.

2. Anılan konu faaliyet alanı
içerisine girmektedir.

1.TEZ DANIŞMANININ ONAYI	2.TEZ DANIŞMANININ ONAYI (VARSA)	SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRÜNÜN ONAYI	A.B.D. BAŞKANININ ONAYI
Adı - Soyadı: ELVİN KERİME SİLAHTAROĞLU	Adı - Soyadı:	Adı - Soyadı: MURAT KOC	Adı - Soyadı: FARUK ANDAÇ
Unvanı : Dr.	Unvanı:	Unvanı: Doç. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.
İmzası : <u>[İmza]</u>	İmzası:	İmzası: <u>[İmza]</u>	İmzası: <u>[İmza]</u>
2.09.2019	... / ... / 20...	2.09.2019	2.09.2019

ETİK KURULU ASIL ÜYELERİNE AİT BİLGİLER

Adı - Soyadı: <u>Mustafa</u> BAŞARAN	Adı - Soyadı: <u>Yücel</u> ERTEKİN	Soyadı: Deniz Aynur GÜLER	Adı - Soyadı: <u>Ali Engin</u> oba	Adı - Soyadı: Mustafa Tevfik ODMAN
Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof.	Unvanı : Prof. Dr.	Unvanı: Prof. Dr.
İmzası :	İmzası: <u>[İmza]</u>	İmzası: <u>[İmza]</u>	İmzası :	İmzası :
02/09 / 2019	02/09 / 2019	2.09.2019	02/09 / 2019	02/09 / 2019
Etik Kurulu Jüri Başkanı - Asıl Üye	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi	Etik Kurulu Jüri Asıl Üyesi

OY BİRLİĞİ İLE		Çalışma yapılacak olan tez için uygulayacak olduğu Anketleri/Formları/Ölçekleri Çağ Üniversitesi Etik Kurulu Asıl Jüri Üyelerince incelenmiş olup, <u>02.09.2019</u> - <u>02.09.2019</u> tarihleri arasında uygulanmak üzere gerekli iznin verilmesi tarafımızca uygundur.
OY ÇOKLUĞU İLE	<u>L</u>	

AÇIKLAMA: BU FORM ÖĞRENCİLER TARAFINDAN HAZIRLANDIKTAN SONRA ENSTİTÜ MÜDÜRÜNE
ONAYLATILARAK ENSTİTÜ SEKRETERLİĞİNE TESLİM EDİLECEKTİR. AYRICA YAZININ PUNTOSU İŞE 12
(ON İKİ) PUNTO OLACAK ŞEKİLDE YAZILARAK ÇIKTI ALINACAKTIR.

5005-1487

EK 2: Türk Ulaslararası Gemi Sicili

KAYIT (KÜTÜK) ÖRNEĞİ (ELEKTRONİK ORTAMINDA TUTULUR)

Sicil No	:	
IMO No	:	
Bağlama Limanı	:	
Geminin Adı	:	
Geminin Cinsi (IMO Sınıflandırmasına göre)	:	
Tanınma İşareti	:	
Geminin Boyu	:	
Geminin Eni	:	
Geminin Derinliği	:	
Gros Tonilatosu	:	
Net Tonilatosu	:	
DWT	:	
İnşa Yeri ve Tarihi	:	
Tonaj Sertifikası	:	
Alındığı Kurum-Tarih-No:		
Makine Gücü	:	

DONATIN VEYA MÜŞTEREK DONATANLARIN ADI, SANI VE PAYLARI

İKTİSAP VE TASARRUFUN HANGİ SEBEPLERDEN DOĞDUĞU

TAKYİDAT (İLİŞKİLER)

EK 3: Tugs'ne Tescil Edilecek Gemilerin

İBRAZ EDECEĞİ BELGELER

(Değişik:RG-3/4/2012-28253)

1- Tescil Takip Başvurusu;

2- Geminin Adı;

3- Tonaj Sertifikası;

4- Satış Sertifikası;

5- Gemi İnşa Şahadetnamesi;

(Yeni inşa edilen gemiler için)

6- Bayrak Şahadetnamesi;

7- Kütük Kayıt Örneği;

(TMGS'den nakil ile,TUGS'ne tescil edilecek gemiler için)

8- Terkin Belgesi;

9- Kayıt Harcı Ödendi Belgesi;

10- Tonaj Harcı Ödendi Belgesi;

11- Maliklik Belgeleri;

Gerçek Kişilerde;

Türk Uyraklu ise;

-T.C. Kimlik numarası beyanı,

-İkametgah adresi beyanı

Yabancı Uyraklu ise;

-İkametgah senedi (muhtar tasdikli);

-Kimlik bilgileri (Konsolosluk veya noter tasdikli);

-Oturma İzin Belgesi (İçişleri Bakanlığı veya Valilik tasdikli)

-Çalışma müsaadesi;

Tüzel Kişilerde;

-Şirketin tescilini varsa tadilatlarını gösteren, Türkiye ticaret sicil gazeteleri; (aslı veya ticaret odası/TUGS Memurluğu ve irtibat bürolarınca tasdikli örneği);

-Faaliyet belgesi;

-İmza sirküleri.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ TASDİKAMESİ

THE REPUBLIC OF TURKEY
TURKISH INTERNATIONAL CERTIFICATE OF REGISTRY

4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince ibraz olunan belgelere dayanılarak,gemisi, Türk Uluslararası Gemi Siciline.....numarası ile tescil edilmiştir.

The documents which are submitted ;

In compliance with the provision of article 7 of the Turkish İnternational Register Code Nr. 4490 is recorded in Turkish İnternational Register with registration number

1. Geminin Adı (The name of the vessel) :

.....

2. Tanınma İşareti (Call sign) :

3. Nev'i (Type) :

4. IMO No: :

5. Kızaktan indiği yıl, inşa yeri
(Year and place of build) :

5. Bağlama Llimanı
(The port of registry) :

6. Resmi ölçme sonuçları- metre (Out come
of offical measurement- intermeters) :

.....

a) Boyu (length) :

b) Eni (Breadth) :

c) Derinliği (Dept) :

d) Makine dairesi boyu (The lenght of engine room):.....

e) Groston (Gross tonnage) :.....

f) Netton (Net tonnage) :.....

g) Tonaj Sertifikası (Tonage certificate):.....

h) Makina gücü (Engine power):.....

(EK –4’ün arka yüzü)

2. Malikler (Owners)				
Sıra No. Item No.	Malikler, Gemi Müdürü Owners, ship manager	Maliklerin Payları Shares of Owners	İktisap sebebi Reason of acquisition	
GEMİ İPOTEKLİ, ŞERHLER				
Sıra No. Item No.	Meblağ Amount	Kaydın Muhtevası Contents of record	Sıra No. Item No.	Terkinler Cancelations
Yukarıda vasıfları yazılı.....gemisinin 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu gereğince Türk Bayrağını çekme hakkını ve Türk gemilerine bütün bulunduğu tasdik olunur. It is hereby certified taht.....whose deseription is given above has the right to fly Turkish Flag and has all specifications Turkish vessels in accordance with Turkish International Register Code Nr. 4490 Türk Uluslararası Gemi Sicili Turkish International Register				

EK 5: Türk Uluslararası Geçici Gemi Sicili

KAYIT KÜTÜK ÖRNEĞİ
(BİLGİSAYAR ORTAMINDA TUTULUR)

Sicil No :
IMO No :
Bağlama Limanı :
Geminin Adı :
Geminin Cinsi :
(IMO sınıflandırmasına göre) :
Geminin Boyu :
Geminin Eni :
Geminin Derinliği :
Gros Tonilatosu :
Net Tonilatosu :
DWT :
İnşa Yeri ve Tarihi :
Tonaj Sertifikası :
Alındığı Kurum-Tarih-No :
Makine Gücü :

GEMİNİN DONATANI (MALİKİ)

İŞLETENİ (FİNANSAL KİRACISI)

TESCİL SEBEBİ VE TARİHİ

TAKYİDAT (İLİŞKİLER)

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ
BAYRAK ŞAHADETNAMESİ
(Finansal Kiralama İçin)**

**THE REPUBLIC OF TURKEY
TURKISH İNTERNATIONAL REGISTER
PROVISIONAL REGISTER CERTIFICATE
(For Leasing)**

Bu sertifika ile aşağıdaki adı ve vasıfları yazılı geminin 21 Aralık 1999 tarih ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'nun 5. Maddesi gereğince Türk Bayrağını çektiği, Türk gemilerine mahsus bütün vasıfları haiz bulunduğu ve geçici sicile kayıtlı olduğu tasdik olunur.
This is to certify, that the name and specifications had been written vessel, at below have authorization to hoist the Turkish flag, and has all specifications as per Turkish ships concerning Turkish İnternational Registry Law, Article 5 that issued on 21 th December 1999 and numbered 4490

Geminin/Vessels

- | | |
|---|---|
| 1- Adı / Name | : |
| 2- IMO Nr | : |
| 3- Tanınma İşareti / Call Signal | : |
| 4- Tipi / Type | : |
| 5- İnşa Yeri ve Yılı / Building Place and Date | : |
| 6- Bağlama Limanı / Registered Port | : |
| 7- Resmi Ölçme Neticeleri / Results of Official Measurement | : |
| a) Boyu/Length | : |
| b) Eni/Breadth | : |
| c) Derinliği/Depth | : |
| d) Gros Tonilatosu/Gross Tonnage | : |
| e) Net Tonilatosu/Net Tonnage | : |
| f) Ölçü Belgesi (kurum, tarih ve numarası) | : |
| /Measurement Certificate (Authority, date and number) | |
| 8) Makine Gücü / Engine Power | : |
| 9) Geminin Donatanı / Owner(s) | : |
| 10) İşleteni / Manager(s) | : |

Bu belge tarihine kadar geçerlidir.

This certificate is valid until

**Türk Uluslararası Gemi Sicili
(Turkish International Register)**

EK 7: Konsolosluklara İbrahim Edeceği Bilgi Ve Belgeler

(Değişik:RG-3/4/2012-28253)

YURT DIŞINDA TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİNE TESCİL EDİLECEK GEMİLERİN BAŞKONSOLOSLUKLARA, KONSOLOSLUKLARA VE YOKLUĞUNDA FAHRİ BAŞKONSOLOSLUK VEYA KONSOLOSLUKLARA İBRAZ EDECEĞİ BİLGİ VE BELGELER

- 1- Geminin Adı,
- 2- IMO Numarası,
- 3- Geminin Cinsi,
- 4- Bağlama Limanı,
- 5- İnşa Yeri ve Kızaktan İndiği Yıl,
- 6- Terkin Belgesi,
- 7- Tonaj Sertifikası,
- 8- Tescil Talebi,
- 9- Maliklik Belgesi,
- Hakiki Kişilerde;
Türk Uyruklu ise;
 - a) T.C. Kimlik numarası beyanı;
 - b) İkametgah adresi beyanı
Yabancı uyruklu ise (Türkiye’de mukim);
 - c) İkametgah Senedi (Muhtardan)
 - d) Kimlik bilgileri (Konsolosluk veya Noter tasdikli)
 - e) Oturma İzin Belgesi (İçişleri veya Valilik tasdikli)
 - f) Çalışma müsaadesi
- Tüzel Kişilerde;
 - g) Şirketin Tescilli olduğunu gösteren Türkiye Ticaret Sicili Gazetesi, varsa tadil gazeteleri (Aslı veya TUGS Memurluğu ve irtibat bürolarınca tasdikli örneği)
 - h) İmza Sirküleri
 - i) Faaliyet Belgesi

EK 8: Türk Uluslararası Gemi Sicili Bayrak Şahadetnamesi

Aşağıda, Adı ve Özellikleri yazılı geminin, 4490 Sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu gereğince, Türk Bayrağını çekme ve bu kanunda belirtilen haklara haiz olduğu tasdik olunur.

- 1- Adı :
- 2- IMO Numarası :
- 3- Tanınma İşareti :
- 4- Sınıfı :
- 5- İnşa Yeri ve Kızaktan İndiği Yıl:.....
- 6- Tescil Edileceği Liman :
- 7- Ölçüm Değerleri :
- a) Gros Tonilatosu :
- b) Net Tonilatosu :
- c) DWT :
- d) Tescil Boyu :
- e) Eni :
- f) Yüksekliği :
- g) Ölçme Belgesi Numarası,
tarihi, veren makam. :
- 8- Makine Gücü (BHP) :
- 9- Geminin Maliki :

- Bu şahadetname arkasında yazılı kayıt ve şartlarla 6 ay için geçerlidir.
- 6 ay içinde tescil edilmeyen gemilerin Bayrak Şahadetnameleri; yıllık tonaj harcı taksidini süresi içinde ödemesi koşulu ile yeniden altı ay için uzatılır.

TASDİK
Yer- Makam-Tarih-İmza

EK 9: Gemi Ve Liman Harçları Tarifesi

GEMİ VE LİMAN HARÇLARI TARİFESİ	
Gemi ve Liman Harçları	
I- Gemi sicil işlemleri:	
1. Gemi tasdiknameleri, beher rüsum tonilatosundan: (159,70 TL'den az, 10.756,00 TL'den çok olamaz.)	0,194
2.Gemi siciline kayıtlı gemilerin ivaz karşılığında temlikinde veya muvazaa yoluyla yapılan tescillerin düzeltilmesinde satış veya muvazaa belgelerinde yazılı bedel üzerinden (Belge mevcut olmaması veya belgede bedeli yazılı bulunmaması veya rayiç bedelden küçük olması hallerinde emsal bedeli üzerinden harç alınır. Aile tesisleri, trampa, iktisabi zaman aşımı tescilleri de bu esasa tabidir.)	(Binde 22,77)
3. Sicilde kayıtlı gemilerin, ölünceye kadar bakma akdi ile temlikinde, emsal bedeli üzerinden	(Binde 5,69)
4. Gemi sicilinde kayıtlı gemiler üzerine ivaz karşılığında mukavele ile intifa hakkı tesisinde, bedeli üzerinden	(Binde 5,69)
5. Gemi siciline kayıtlı gemiler üzerinde tesis olunacak ipoteklerden sağlanan borç miktarı üzerinden	(On binde 11,38)
6. Kira mukavelelerinin gemi siciline şerhinde mukavelede şart koşulan kira bedeli toplamı üzerinden	(On binde 11,38)
7. Harç mevzuuna giren işlemlerin terkininden (Tescilinde alınan harç miktarını aşamaz)	14,40
8. Gemi sicilinde yapılan kayıt düzeltmelerinden beher rüsum tonilatosundan (14,40 TL'den az, 267,70 TL'den çok olamaz.)	0,194
9. İstek üzerine verilen ve gemi siciline atıf yapılmış olan belge suretleri ile sicil kayıt suretlerinden (Fotokopiler dahil)	6,60
II. Liman işlemleri:	
1. Denize elverişlilik belgesi:	
En az 52,40 TL maktu harca ilave olunarak aşağıdaki tarifeye göre harç alınır:	
İlk 150 tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,601
Sonra gelen 350 tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,324
500 tonilatodan yukarı beher rüsum tonilatosundan (Harç tutarı 1.612,30 TL'den çok olamaz.)	0,162
2. Ölçme Belgesi:	
En az (106,40 TL) maktu harca ilave olarak aşağıdaki tarifeye göre harç alınır:	
İlk 150 tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,797
Sonra gelen 350 tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,797

Sonra gelen 2.500 tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,601
3.000 tonilatosundan yukarısı için beher rüsum tonilatodan (Harç tutarı 4.301,60 TL'den çok olamaz)	0,324
3. Yola elverişlilik belgesi:	
Aşağıdaki tarife göre harç alınır:	
11-150 rüsum tonilatoluk gemilerden	30,90
151-500 rüsum tonilatoluk gemilerden	52,40
501-3.000 rüsum tonilatoluk gemilerden	106,40
3.000 rüsum tonilatodan yukarı gemilerden	132,90
10 rüsum tonilatoya kadar olan gemiler harçtan muaftır.	
4. Ulaştırma Bakanlığınca verilen bayrak şahadetnameleri beher rüsum tonilatodan (79,20 TL'den az 2.688,40 TL'den çok olamaz)	0,601
5. Gemi jurnallarının liman idarelerinde tasdiki	11,70
6. Yeterlik belgesi harçları:(5035 sayılı Kanunun 38 inci maddesi ile değişen fıkra. Yürürlük:1/1/2004)	
a)Uzakyol Kaptanı, Uzakyol Başmakiniist/Başmühendisi, Uzakyol Birinci Zabiti, Uzakyol İkinci Mühendisi/Makinisti, Uzakyol Vardiya Zabiti, Uzakyol Vardiya Mühendisi/Makinisti, Liman Kılavuz Kaptanı, İstanbul Boğazı Kılavuz Kaptanı ve Çanakkale Boğazı Kılavuz Kaptanı	79,20
b)Kaptan, Başmakiniist ve Deniz Kılavuz Kaptanı	52,40
c)Birinci Zabit, İkinci Makinist, Vardiya Zabiti, Telsiz Zabiti/Operatörü, Makine Zabiti, Yat Kaptanı, Balıkadam, 1.Sınıf Dalgıç, 2. Sınıf Dalgıç, Balıkadam Gaz Karışım ve Açık Deniz Balıkçı Gemisi Kaptanı	30,90
d)Sınırlı Kaptan, Sınırlı Başmakiniist, Sınırlı Vardiya Zabiti, Sınırlı Makina Zabiti, Amatör Denizci ve Balıkçı Gemisi Kaptanı	22,60
7. Türk denizci kütüğüne kayıt suretlerinden (Fotokopiler dahil) (5035 sayılı Kanunun 38 inci maddesi ile değişen fıkra. Yürürlük:1/1/2004) Gemiadamı Cüzdanı, Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme Kapsamında Verilen Eğitim Sertifikaları ve Kısa Mesafe Telsiz Belgeleri	14,40
8. Gemi sörvey belgeleri:	
a) Yolcu gemisi emniyet belgesi, yük gemisi teçhizat ve inşa emniyet belgesi, uluslararası yükleme sınırı belgesi, yük gemisi telsiz-telefon emniyet belgesi, telsiz-telgraf emniyet belgesi, (Her bir belge için ayrı olmak üzere) En az (25,20 TL) maktu harca ilave olarak beher rüsum tonilatosundan Her belgenin harç tutarı (267,70 TL)'den çok olamaz.	0,048
b) Muafiyet belgesi (Yukarıdaki bölümde yazılı belgelerin konsolosluklarca yapılacak temdidi işleminden de aynı miktarda harç alınır.)	52,40
9. Özel yat kayıt belgesi: (5281 sayılı Kanunun 10 uncu maddesi ile	

eklenen fıkra. Yürürlük 1/1/2005) En az (52,40 TL) maktu harca ilave olunarak aşağıdaki tarifeye göre harç alınır:	
İlk 150 tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,601
Sonra gelen 350 tonilato için beher rüsum tonilatosundan	0,324
500 tonilatodan yukarı beher rüsum tonilatosundan (Harç tutarı 1.612,30 Türk Lirasından çok olamaz.)	0,162
10. Transitlog belgesi: (5281 sayılı Kanunun 10 uncu maddesi ile eklenen fıkra. Yürürlük 1.1.2005)	
Aşağıdaki tarifeye göre harç alınır:	
11-100 rüsum tonilatoluk gemilerden	11,00
101-250 rüsum tonilatoluk gemilerden	22,60
251-500 rüsum tonilatoluk gemilerden	45,80
501-3.000 rüsum tonilatoluk gemilerden	92,10
3.000 rüsum tonilatodan yukarı gemilerden	115,10
10 rüsum tonilatoya kadar olan gemiler harçtan muaftır.	

EK 10: Saleform 2012

MEMORANDUM OF AGREEMENT	SALEFORM 2012 Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum of Agreement for sale and purchase of ships
--------------------------------	--

Dated:

(Name of sellers), hereinafter called the "Sellers", have agreed to sell, and

(Name of buyers), hereinafter called the "Buyers", have agreed to buy:

Name of vessel:

IMO Number:

Classification Society:

Class Notation:

Year of Build:

Builder/Yard:

Flag:

Place of Registration:

GT/NT: /

hereinafter called the "Vessel", on the following terms and conditions:

Definitions

"Banking Days" are days on which banks are open both in the country of the currency stipulated for the Purchase Price in Clause 1 (Purchase Price) and in the place of closing stipulated in Clause 8 (Documentation) and (add additional jurisdictions as appropriate).

"Buyers' Nominated Flag State" means (state flag state).

"Class" means the class notation referred to above.

"Classification Society" means the Society referred to above.

"Deposit" shall have the meaning given in Clause 2 (Deposit).

"Deposit Holder" means (state name and location of Deposit Holder) or, if left blank, the Sellers' Bank, which shall hold and release the Deposit in accordance with this Agreement.

"In writing" or "written" means a letter handed over from the Sellers to the Buyers or vice versa, a registered letter, email or telefax.

"Parties" means the Sellers and the Buyers.

"Purchase Price" means the price for the Vessel as stated in Clause 1 (Purchase Price).

"Sellers' Account" means (state details of bank account) at the Sellers' Bank.

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

"Sellers' Bank" means (state name of bank, branch and details) or, if left blank, the bank notified by the Sellers to the Buyers for receipt of the balance of the Purchase Price.

1. Purchase Price

The Purchase Price is (state currency and amount both in words and figures).

2. Deposit

As security for the correct fulfilment of this Agreement the Buyers shall lodge a deposit of % (per cent) or, if left blank, 10% (ten per cent), of the Purchase Price (the "Deposit") in an interest bearing account for the Parties with the Deposit Holder within three (3) Banking Days after the date that:

(i) this Agreement has been signed by the Parties and exchanged in original or by e-mail or telefax; and

(ii) the Deposit Holder has confirmed in writing to the Parties that the account has been opened.

The Deposit shall be released in accordance with joint written instructions of the Parties. Interest, if any, shall be credited to the Buyers. Any fee charged for holding and releasing the Deposit shall be borne equally by the Parties. The Parties shall provide to the Deposit Holder all necessary documentation to open and maintain the account without delay.

3. Payment

On delivery of the Vessel, but not later than three (3) Banking Days after the date that Notice of Readiness has been given in accordance with Clause 5 (Time and place of delivery and notices):

(i) the Deposit shall be released to the Sellers; and

(ii) the balance of the Purchase Price and all other sums payable on delivery by the Buyers to the Sellers under this Agreement shall be paid in full free of bank charges to the Sellers' Account.

4. Inspection

(a)* The Buyers have inspected and accepted the Vessel's classification records. The Buyers have also inspected the Vessel at/in (state place) on (state date) and have accepted the Vessel following this inspection and the sale is outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement.

(b)* (i) The Buyers shall have the right to inspect the Vessel's classification records and declare whether same are accepted or not within (state date/period).

(ii) The Sellers shall make the Vessel available for inspection at/in (state place/range) within (state date/period).

The Buyers shall undertake the inspection without undue delay to the Vessel. Should the Buyers cause undue delay they shall compensate the Sellers for the losses thereby incurred.

The Buyers shall inspect the Vessel without opening up and without cost to the Sellers.

During the inspection, the Vessel's deck and engine log books shall be made available for examination by the Buyers.

The sale shall become outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement, provided that the Sellers receive written notice of acceptance of the Vessel from the Buyers within seventy-two (72) hours after completion of such inspection or after the date/last day of the period stated in Clause 4(b)(ii), whichever is earlier.

Should the Buyers fail to undertake the inspection as scheduled and/or notice of acceptance of the Vessel's classification records and/or of the Vessel not be received by the Sellers as aforesaid, the Deposit together with interest earned, if any, shall be released immediately to the Buyers, whereafter this Agreement shall be null and void.

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

*4(a) and 4(b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 4(a) shall apply.

5. Time and place of delivery and notices

- (a) The Vessel shall be delivered and taken over safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage at/in (state place/range) in the Sellers' option.

Notice of Readiness shall not be tendered before: (date)

Cancelling Date (see Clauses 5(c), 6 (a)(i), 6 (a)(iii) and 14):

- (b) The Sellers shall keep the Buyers well informed of the Vessel's itinerary and shall provide the Buyers with twenty (20), ten (10), five (5) and three (3) days' notice of the date the Sellers intend to tender Notice of Readiness and of the intended place of delivery.

When the Vessel is at the place of delivery and physically ready for delivery in accordance with this Agreement, the Sellers shall give the Buyers a written Notice of Readiness for delivery.

- (c) If the Sellers anticipate that, notwithstanding the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the Cancelling Date they may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and proposing a new Cancelling Date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option of either cancelling this Agreement in accordance with Clause 14 (Sellers' Default) within three (3) Banking Days of receipt of the notice or of accepting the new date as the new Cancelling Date. If the Buyers have not declared their option within three (3) Banking Days of receipt of the Sellers' notification or if the Buyers accept the new date, the date proposed in the Sellers' notification shall be deemed to be the new Cancelling Date and shall be substituted for the Cancelling Date stipulated in Clause 5(a).

If this Agreement is maintained with the new Cancelling Date all other terms and conditions hereof including those contained in Clauses 5(b) and 5(d) shall remain unaltered and in full force and effect.

- (d) Cancellation, failure to cancel or acceptance of the new Cancelling Date shall be entirely without prejudice to any claim for damages the Buyers may have under Clause 14 (Sellers' Default) for the Vessel not being ready by the original Cancelling Date.
- (e) Should the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss before delivery the Deposit together with interest earned, if any, shall be released immediately to the Buyers whereafter this Agreement shall be null and void.

6. Divers Inspection / Drydocking

- (a)* (i) The Buyers shall have the option at their cost and expense to arrange for an underwater inspection by a diver approved by the Classification Society prior to the delivery of the Vessel. Such option shall be declared latest nine (9) days prior to the Vessel's intended date of readiness for delivery as notified by the Sellers pursuant to Clause 5(b) of this Agreement. The Sellers shall at their cost and expense make the Vessel available for such inspection. This inspection shall be carried out without undue delay and in the presence of a Classification Society surveyor arranged for by the Sellers and paid for by the Buyers. The Buyers' representative(s) shall have the right to be present at the diver's inspection as observer(s) only without interfering with the work or decisions of the Classification Society surveyor. The extent of the inspection and the conditions under which it is performed shall be to the satisfaction of the Classification Society. If the conditions at the place of delivery are unsuitable for such inspection, the Sellers shall at their cost and expense make the Vessel available at a suitable alternative place near to the delivery port, in which event the Cancelling Date shall be extended by the additional time required for such positioning and the subsequent re-positioning. The Sellers may not tender Notice of Readiness prior to completion of the underwater inspection.
- (ii) If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, then (1) unless repairs can be carried out afloat to the satisfaction of the Classification Society, the Sellers shall arrange for the Vessel to be drydocked at their expense for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules (2) such defects

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

shall be made good by the Sellers at their cost and expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation** and (3) the Sellers shall pay for the underwater inspection and the Classification Society's attendance.

Notwithstanding anything to the contrary in this Agreement, if the Classification Society do not require the aforementioned defects to be rectified before the next class drydocking survey, the Sellers shall be entitled to deliver the Vessel with these defects against a deduction from the Purchase Price of the estimated direct cost (of labour and materials) of carrying out the repairs to the satisfaction of the Classification Society, whereafter the Buyers shall have no further rights whatsoever in respect of the defects and/or repairs. The estimated direct cost of the repairs shall be the average of quotes for the repair work obtained from two reputable independent shipyards at or in the vicinity of the port of delivery, one to be obtained by each of the Parties within two (2) Banking Days from the date of the imposition of the condition/recommendation, unless the Parties agree otherwise. Should either of the Parties fail to obtain such a quote within the stipulated time then the quote duly obtained by the other Party shall be the sole basis for the estimate of the direct repair costs. The Sellers may not tender Notice of Readiness prior to such estimate having been established.

(iii) If the Vessel is to be drydocked pursuant to Clause 6(a)(ii) and no suitable dry-docking facilities are available at the port of delivery, the Sellers shall take the Vessel to a port where suitable drydocking facilities are available, whether within or outside the delivery range as per Clause 5(a). Once drydocking has taken place the Sellers shall deliver the Vessel at a port within the delivery range as per Clause 5(a) which shall, for the purpose of this Clause, become the new port of delivery. In such event the Cancelling Date shall be extended by the additional time required for the drydocking and extra steaming, but limited to a maximum of fourteen (14) days.

(b)* The Sellers shall place the Vessel in drydock at the port of delivery for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, such defects shall be made good at the Sellers' cost and expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation**. In such event the Sellers are also to pay for the costs and expenses in connection with putting the Vessel in and taking her out of drydock, including the drydock dues and the Classification Society's fees. The Sellers shall also pay for these costs and expenses if parts of the tailshaft system are condemned or found defective or broken so as to affect the Vessel's class. In all other cases, the Buyers shall pay the aforesaid costs and expenses, dues and fees.

(c) If the Vessel is drydocked pursuant to Clause 6 (a)(ii) or 6 (b) above:

(i) The Classification Society may require survey of the tailshaft system, the extent of the survey being to the satisfaction of the Classification surveyor. If such survey is not required by the Classification Society, the Buyers shall have the option to require the tailshaft to be drawn and surveyed by the Classification Society, the extent of the survey being in accordance with the Classification Society's rules for tailshaft survey and consistent with the current stage of the Vessel's survey cycle. The Buyers shall declare whether they require the tailshaft to be drawn and surveyed not later than by the completion of the inspection by the Classification Society. The drawing and refitting of the tailshaft shall be arranged by the Sellers. Should any parts of the tailshaft system be condemned or found defective so as to affect the Vessel's class, those parts shall be renewed or made good at the Sellers' cost and expense to the satisfaction of Classification Society without condition/recommendation**.

(ii) The costs and expenses relating to the survey of the tailshaft system shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires such survey to be carried out or if parts of the system are condemned or found defective or broken so as to affect the Vessel's class, in which case the Sellers shall pay these costs and expenses.

(iii) The Buyers' representative(s) shall have the right to be present in the drydock, as observer(s) only without interfering with the work or decisions of the Classification Society surveyor.

(iv) The Buyers shall have the right to have the underwater parts of the Vessel cleaned and painted at their risk, cost and expense without interfering with the Sellers' or the Classification Society surveyor's work, if any, and without affecting the Vessel's timely delivery. If, however, the Buyers' work in drydock is still in progress when the Sellers have completed the work which the Sellers are required to do, the additional docking time needed to complete the Buyers' work shall be for the Buyers' risk, cost and expense. In the event that the Buyers' work

requires such additional time, the Sellers may upon completion of the Sellers' work tender Notice of Readiness for delivery whilst the Vessel is still in drydock and, notwithstanding Clause 5(a), the Buyers shall be obliged to take delivery in accordance with Clause 3 (Payment), whether the Vessel is in drydock or not.

*6 (a) and 6 (b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 6 (a) shall apply.

**Notes or memoranda, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.

7. Spares, bunkers and other items

The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers with everything belonging to her on board and on shore. All spare parts and spare equipment including spare tail-end shaft(s) and/or spare propeller(s)/propeller blade(s), if any, belonging to the Vessel at the time of inspection used or unused, whether on board or not shall become the Buyers' property, but spares on order are excluded. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Sellers are not required to replace spare parts including spare tail-end shaft(s) and spare propeller(s)/propeller blade(s) which are taken out of spare and used as replacement prior to delivery, but the replaced items shall be the property of the Buyers. Unused stores and provisions shall be included in the sale and be taken over by the Buyers without extra payment.

Library and forms exclusively for use in the Sellers' vessel(s) and captain's, officers' and crew's personal belongings including the slop chest are excluded from the sale without compensation, as well as the following additional items: (include list)

Items on board which are on hire or owned by third parties, listed as follows, are excluded from the sale without compensation: (include list)

Items on board at the time of inspection which are on hire or owned by third parties, not listed above, shall be replaced or procured by the Sellers prior to delivery at their cost and expense. The Buyers shall take over remaining bunkers and unused lubricating and hydraulic oils and greases in storage tanks and unopened drums and pay either:

- (a)* the actual net price (excluding barging expenses) as evidenced by invoices or vouchers; or
- (b)* the current net market price (excluding barging expenses) at the port and date of delivery of the Vessel or, if unavailable, at the nearest bunkering port,

for the quantities taken over.

Payment under this Clause shall be made at the same time and place and in the same currency as the Purchase Price.

"Inspection" in this Clause 7, shall mean the Buyers' inspection according to Clause 4(a) or 4(b) (Inspection), if applicable. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.

*(a) and (b) are alternatives, delete whichever is not applicable. In the absence of deletions alternative (a) shall apply.

8. Documentation

The place of closing:

- (a) In exchange for payment of the Purchase Price the Sellers shall provide the Buyers with the following delivery documents:

(i) Legal Bill(s) of Sale in a form recordable in the Buyers' Nominated Flag State, transferring title of the Vessel and stating that the Vessel is free from all mortgages, encumbrances and maritime liens or any other debts whatsoever, duly notarially attested and legalised or apostilled, as required by the Buyers' Nominated Flag State;

- (ii) Evidence that all necessary corporate, shareholder and other action has been taken by the Sellers to authorise the execution, delivery and performance of this Agreement;
 - (iii) Power of Attorney of the Sellers appointing one or more representatives to act on behalf of the Sellers in the performance of this Agreement, duly notari ally attested and legalized or apostilled (as appropriate);
 - (iv) Certificate or Transcript of Registry issued by the competent authorities of the flag state on the date of delivery evidencing the Sellers' ownership of the Vessel and that the Vessel is free from registered encumbrances and mortgages, to be faxed or e-mailed by such authority to the closing meeting with the original to be sent to the Buyers as soon as possible after delivery of the Vessel;
 - (v) Declaration of Class or (depending on the Classification Society) a Class Maintenance Certificate issued within three (3) Banking Days prior to delivery confirming that the Vessel is in Class free of condition/recommendation;
 - (vi) Certificate of Deletion of the Vessel from the Vessel's registry or other official evidence of deletion appropriate to the Vessel's registry at the time of delivery, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such documentation immediately, a written undertaking by the Sellers to effect deletion from the Vessel's registry forthwith and provide a certificate or other official evidence of deletion to the Buyers promptly and latest within four (4) weeks after the Purchase Price has been paid and the Vessel has been delivered;
 - (vii) A copy of the Vessel's Continuous Synopsis Record certifying the date on which the Vessel ceased to be registered with the Vessel's registry, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such certificate immediately, a written undertaking from the Sellers to provide the copy of this certificate promptly upon it being issued together with evidence of submission by the Sellers of a duly executed Form 2 stating the date on which the Vessel shall cease to be registered with the Vessel's registry;
 - (viii) Commercial Invoice for the Vessel;
 - (ix) Commercial Invoice(s) for bunkers, lubricating and hydraulic oils and greases;
 - (x) A copy of the Sellers' letter to their satellite communication provider cancelling the Vessel's communications contract which is to be sent immediately after delivery of the Vessel;
 - (xi) Any additional documents as may reasonably be required by the competent authorities of the Buyers' Nominated Flag State for the purpose of registering the Vessel, provided the Buyers notify the Sellers of any such documents as soon as possible after the date of this Agreement; and
 - (xii) The Sellers' letter of confirmation that to the best of their knowledge, the Vessel is not black listed by any nation or international organisation.
- (b) At the time of delivery the Buyers shall provide the Sellers with:
- (i) Evidence that all necessary corporate, shareholder and other action has been taken by the Buyers to authorise the execution, delivery and performance of this Agreement; and
 - (ii) Power of Attorney of the Buyers appointing one or more representatives to act on behalf of the Buyers in the performance of this Agreement, duly notari ally attested and legalised or apostilled (as appropriate).
- (c) If any of the documents listed in Sub-clauses (a) and (b) above are not in the English language they shall be accompanied by an English translation by an authorised translator or certified by a lawyer qualified to practice in the country of the translated language.
- (d) The Parties shall to the extent possible exchange copies, drafts or samples of the documents listed in Sub-clause (a) and Sub-clause (b) above for review and comment by the other party not later than (state number of days), or if left blank, nine (9) days prior to the Vessel's intended date of readiness for delivery as notified by the Sellers pursuant to Clause 5(b) of this Agreement.
- (e) Concurrent with the exchange of documents in Sub-clause (a) and Sub-clause (b) above, the Sellers shall also hand to the Buyers the classification certificate(s) as well as all plans, drawings and manuals, (excluding

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

ISM/ISPS manuals), which are on board the Vessel. Other certificates which are on board the Vessel shall also be handed over to the Buyers unless the Sellers are required to retain same, in which case the Buyers have the right to take copies.

- (f) Other technical documentation which may be in the Sellers' possession shall promptly after delivery be forwarded to the Buyers at their expense, if they so request. The Sellers may keep the Vessel's log books but the Buyers have the right to take copies of same.
- (g) The Parties shall sign and deliver to each other a Protocol of Delivery and Acceptance confirming the date and time of delivery of the Vessel from the Sellers to the Buyers.

9. Encumbrances

The Sellers warrant that the Vessel, at the time of delivery, is free from all charters, encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts whatsoever, and is not subject to Port State or other administrative detentions. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of claims made against the Vessel which have been incurred prior to the time of delivery.

10. Taxes, fees and expenses

Any taxes, fees and expenses in connection with the purchase and registration in the Buyers' Nominated Flag State shall be for the Buyers' account, whereas similar charges in connection with the closing of the Sellers' register shall be for the Sellers' account.

11. Condition on delivery

The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, but subject to the terms and conditions of this Agreement she shall be delivered and taken over as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted.

However, the Vessel shall be delivered free of cargo and free of stowaways with her Class maintained without condition/recommendation*, free of average damage affecting the Vessel's class, and with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation* by the Classification Society or the relevant authorities at the time of delivery.

"Inspection" in this Clause 11, shall mean the Buyers' inspection according to Clause 4(a) or 4(b) (Inspections), if applicable. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.

*Notes and memoranda, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.

12. Name/markings

Upon delivery the Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter funnel markings.

13. Buyers' default

Should the Deposit not be lodged in accordance with Clause 2 (Deposit), the Sellers have the right to cancel this Agreement, and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.

Should the Purchase Price not be paid in accordance with Clause 3 (Payment), the Sellers have the right to cancel this Agreement, in which case the Deposit together with interest earned, if any, shall be released to the Sellers. If the Deposit does not cover their loss, the Sellers shall be entitled to claim further compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.

14. Sellers' default

Should the Sellers fail to give Notice of Readiness in accordance with Clause 5(b) or fail to be ready to validly complete a legal transfer by the Cancelling Date the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement.

Copyright © 2012 Norwegian Shipbrokers' Association. All rights reserved. Published by BIMCO. No part of this BIMCO SmartCon document may be copied, reproduced or distributed in any form without the prior written permission of the Norwegian Shipbrokers' Association. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org. Adopted by BIMCO in 1956, revised 1966, 1983, 1986/87, 1993 and 2012.

If after Notice of Readiness has been given but before the Buyers have taken delivery, the Vessel ceases to be physically ready for delivery and is not made physically ready again by the Cancelling Date and new Notice of Readiness given, the Buyers shall retain their option to cancel. In the event that the Buyers elect to cancel this Agreement, the Deposit together with interest earned, if any, shall be released to them immediately.

Should the Sellers fail to give Notice of Readiness by the Cancelling Date or fail to be ready to validly complete a legal transfer as aforesaid they shall make due compensation to the Buyers for their loss and for all expenses together with interest if their failure is due to proven negligence and whether or not the Buyers cancel this Agreement.

15. Buyers' representatives

After this Agreement has been signed by the Parties and the Deposit has been lodged, the Buyers have the right to place two (2) representatives on board the Vessel at their sole risk and expense.

These representatives are on board for the purpose of familiarisation and in the capacity of observers only, and they shall not interfere in any respect with the operation of the Vessel. The Buyers and the Buyers' representatives shall sign the Sellers' P&I Club's standard letter of indemnity prior to their embarkation.

16. Law and Arbitration

- (a)* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Act 1996 or any statutory modification or re-enactment thereof save to the extent necessary to give effect to the provisions of this Clause.

The arbitration shall be conducted in accordance with the London Maritime Arbitrators Association (LMAA) Terms current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

The reference shall be to three arbitrators. A party wishing to refer a dispute to arbitration shall appoint its arbitrator and send notice of such appointment in writing to the other party requiring the other party to appoint its own arbitrator within fourteen (14) calendar days of that notice and stating that it will appoint its arbitrator as sole arbitrator unless the other party appoints its own arbitrator and gives notice that it has done so within the fourteen (14) days specified. If the other party does not appoint its own arbitrator and give notice that it has done so within the fourteen (14) days specified, the party referring a dispute to arbitration may, without the requirement of any further prior notice to the other party, appoint its arbitrator as sole arbitrator and shall advise the other party accordingly. The award of a sole arbitrator shall be binding on both Parties as if the sole arbitrator had been appointed by agreement.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$100,000 the arbitration shall be conducted in accordance with the LMAA Small Claims Procedure current at the time when the arbitration proceedings are commenced.

- (b)* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the substantive law (not including the choice of law rules) of the State of New York and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to three (3) persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for the purposes of enforcing any award, judgment may be entered on an award by any court of competent jurisdiction. The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

In cases where neither the claim nor any counterclaim exceeds the sum of US\$ 100,000 the arbitration shall be conducted in accordance with the Shortened Arbitration Procedure of the Society of Maritime Arbitrators, Inc.

- (c) This Agreement shall be governed by and construed in accordance with the laws of (state place) and any dispute arising out of or in connection with this Agreement shall be referred to arbitration at (state place), subject to the procedures applicable there.

*16(a), 16(b) and 16(c) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 16(a) shall apply.

17. Notices

All notices to be provided under this Agreement shall be in writing.

Contact details for recipients of notices are as follows:

For the Buyers:

For the Sellers:

18. Entire Agreement

The written terms of this Agreement comprise the entire agreement between the Buyers and the Sellers in relation to the sale and purchase of the Vessel and supersede all previous agreements whether oral or written between the Parties in relation thereto.

Each of the Parties acknowledges that in entering into this Agreement it has not relied on and shall have no right or remedy in respect of any statement, representation, assurance or warranty (whether or not made negligently) other than as is expressly set out in this Agreement.

Any terms implied into this Agreement by any applicable statute or law are hereby excluded to the extent that such exclusion can legally be made. Nothing in this Clause shall limit or exclude any liability for fraud.

For and on behalf of the Sellers

For and on behalf of the Buyers

Name:

Name:

Title:

Title:

EK 11: Memorandum Of Agreement

Page 1

Issued Dec. 16, 1965
Amended Jul. 13, 1971
Amended Mar. 16, 1977
Amended Sep. 9, 1993
Amended Nov. 2, 1999

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

MEMORANDUM OF AGREEMENT

Place and Date of Agreement		Code Name: NIPPONSALE 1999	(Part 1)
1. Sellers (Preamble)	2. Buyers (Preamble)		
3. Vessel's name (Preamble)	4. Flag/Registry (Preamble, Cl. 3 (a) (ii))		
5. Class (Preamble, Cl. 6 (b))	6. Built (year and builder's name) (Preamble)		
7. Gross register tonnage (Preamble)	8. Summer deadweight tonnage (Preamble)		
9. Place/Date of superficial inspection (Preamble, Cl. 5 (a), Cl. 10)	10. Place/Date of class records examination (Preamble)		
11. Purchase Price (Cl. 1)			
12. Place of closing (Cl. 3 (c))			
13. Delivery range (Cl. 4 (a), Cl. 6 (e)(i), (f))			
14. Delivery period (Cl. 4 (a)) and Cancelling Date (Cl. 4 (a), (d), (e))			
15. Places (Cl. 2 (a), Cl. 4 (c))			
16. Liquidated damages, per day (Cl. 7 (c))		The additional clauses, if any, numbered from 16 to • • • shall be deemed to be fully incorporated into this Agreement.	

It is mutually agreed that this Agreement shall be performed in accordance with the terms and conditions contained herein.

Signature (Sellers)	Signature (Buyers)
By:	By:
Title:	Title:

Copyright, published and sold by The Japan Shipping Exchange, Inc.

NIPPONSALE 1999

(Part II)

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between the Sellers referred to in Box 1 ("the Sellers") and the Buyers referred to in Box 2 ("the Buyers") that the Sellers shall sell and the Buyers shall buy the Vessel named in Box 3 with particulars as referred to in Boxes 4 - 8 ("the Vessel"), which has been accepted by the Buyers following their superficial inspection of the Vessel and examination of her class records as referred to in Boxes 9 and 10 respectively on the following terms and conditions.

1. PURCHASE PRICE

The purchase price of the Vessel ("the Purchase Price") shall be as stated in Box 11.

2. PAYMENT

(a) As security for the fulfilment of this Agreement, the Buyers shall remit a deposit of ten (10) per cent of the Purchase Price ("the Deposit") to a bank nominated by the Sellers within three (3) banking days (being days on which banks are open for the transaction of business in the place stated in Box 15 ("Banking Days")), from the date of this Agreement, in the names of both the Sellers and the Buyers. Any interest earned on the Deposit shall be credited to the Buyers. Bank charges on the Deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers. The Deposit shall be paid to the Sellers as a part of the Purchase Price in the same manner as the balance of the ninety (90) per cent of the Purchase Price as provided for hereunder.

(b) The Buyers shall remit the balance of the Purchase Price by telegraphic transfer to the said bank immediately after the Notice of Readiness for Delivery is tendered by the Sellers as per clause 7 of this Agreement. The balance shall be paid to the Sellers together with the Deposit against the Protocol of Delivery and Acceptance being duly signed by a representative of each party at the time of delivery of the Vessel.

3. DOCUMENTATION

(a) At the time of delivery of the Vessel, the Sellers shall provide the Buyers with the following documents:

- (i) the Bill of Sale, duly notarized by a Notary Public, specifying that the Vessel is free from all debts, encumbrances, mortgages and maritime liens; and
- (ii) a letter from the Sellers undertaking to supply a Deletion Certificate from the Registry stated in Box 4 as soon as practicable after the Vessel's delivery; and
- (iii) such other documents as may be mutually agreed.

(b) Upon delivery the Buyers and the Sellers shall execute and exchange a Protocol of Delivery and Acceptance, thereby confirming the date and time of delivery of the Vessel.

(c) Closing shall take place at the place stated in Box 12.

4. DELIVERY PLACE AND TIME

(a) The Sellers shall ensure that the Vessel is ready for delivery within the Delivery Range stated in Box 13 not before and not later than the dates stated in Box 14, the latter date being the Cancelling Date.

(b) The Sellers shall keep the Buyers informed of the Vessel's itinerary and give the Buyers thirty (30), fifteen (15), seven (7) and three (3) days notice of the expected date and place of readiness for delivery.

(c) In the event that the Vessel is not ready for delivery on or before the Cancelling Date, the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement, provided such option shall be exercised in writing within two (2) Working Days (which shall be the days not falling on Saturdays, Sundays, or Public holidays in the place stated in Box 15) from the Cancelling Date. However, if the failure to deliver the Vessel is caused by any event over which the Sellers have no control, then the Cancelling Date shall be extended by the corresponding time lost due to such event but in no case shall such extension be for a period of more than thirty (30) days.

(d) In the event the Buyers do not elect to exercise the option to

cancel this Agreement in accordance with sub-clause (c) above, they shall have the right to designate a new date for delivery of the Vessel, provided such right is exercised in writing within two (2) Working Days from the Cancelling Date, and such designated date shall be the new Cancelling Date as if stated in Box 14. However if no new Cancelling Date is designated by the Buyers in accordance with this sub-clause there shall be no further Cancelling Date and the Sellers shall deliver the Vessel as soon as practicable.

(e) Notwithstanding the exercise of due diligence by them, if the Sellers anticipate that the Vessel will not be ready for delivery by the Cancelling Date, (whether it be the first agreed Cancelling Date or any subsequent Cancelling Date as provided for in sub-clause (d) above), then the Sellers may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and proposing that that date shall be the new Cancelling Date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option to cancel this Agreement, provided such option is exercised in writing within two (2) Working Days from the receipt of the aforesaid notification from the Sellers. If the Buyers do not exercise the option to cancel this Agreement, the date proposed by the Sellers shall be the new Cancelling Date as if stated in Box 14.

5. DELIVERY CONDITION

(a) The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers in substantially the same condition as when the Vessel was inspected by the Buyers at the place stated in Box 9, fair wear and tear excepted, but free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class and with all her class, national and international trading certificates clean and valid at the time of delivery.

(b) Upon the Vessel being delivered to and accepted by the Buyers in accordance with this Agreement the Sellers shall have no liability whatsoever for any fault or deficiency in their description of the Vessel or for any defects in the Vessel regardless of whether such defect was apparent or latent at the time of delivery.

6. UNDERWATER INSPECTION

(a) The Sellers may deliver the Vessel without drydocking, subject to the following provisions.

(b) Prior to delivery of the Vessel the Buyers shall have the right to have divers approved by a classification society referred to in Box 5 ("the Classification Society"), carry out an inspection of the Vessel's underwater parts below the summer load line in the presence of a surveyor of the Classification Society arranged by the Sellers. Such inspection, if any, is to be at the Buyers' arrangement, risk and expense and is not to interfere with the Vessel's operation and delivery schedule.

(c) The Buyers shall give a written notice of their intention to have an underwater inspection carried out within two (2) days from the receipt of the seven (7) days notice stipulated in sub-clause (b) of Clause 4. If the Buyers fail to give such a written notice within two (2) days, they shall lose their right to have an underwater inspection.

(d) Upon receipt of the Buyers' notice the Sellers shall arrange with the Classification Society to carry out an underwater inspection. The cost of the underwater inspection shall be borne by the Buyers unless damage affecting the class is found, in which case the Sellers shall bear the cost.

(e) Should any damage affecting the class be found by such divers' inspection the following shall apply:

- (i) where the damage is of such nature that repairs are not required prior to the next scheduled drydocking by the Classification Society, then the Sellers and the Buyers shall each select a reputable shipyard in the Delivery Range stated in Box 13 or near thereto and obtain from such shipyard a quotation for the cost of repairs of the damage. Each quotation is to be for the direct repair costs of the damage only and is not to include the cost of

NIPPONSALE 1999

(Part II)

dockage and general service expenses. The Sellers shall	139	on board or on shore, used or unused, except such things as are	207
then have the option to either repair the damage prior to	140	in the normal course of operations used during the period	208
delivery of the Vessel or deliver the Vessel without the	141	between the superficial inspection and delivery. The Sellers shall	209
damage being repaired with a reduction from the Purchase	142	provide the Buyers with an inventory list at the time of delivery.	210
Price of the estimated cost of repairs. The estimated cost	143	Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account.	211
of repairs shall be defined as the average of the two	144	The Buyers shall take over and pay the Sellers for the remaining	212
quotations obtained from the two shipyards;	145	bunkers and unused lubricating oils at the last purchased prices	213
(ii) where the damage is of such nature that repairs are	146	evidenced by supporting vouchers. Payment under this clause	214
required prior to the next scheduled drydocking by the	147	shall be made on or prior to delivery of the Vessel in the same	215
Classification Society, then the Sellers shall repair the	148	currency as the Purchase Price.	216
damage at their cost and expense and to the Classification	149		
Society's satisfaction.	150		
(f) In the event that the Vessel is drydocked to effect repairs of	151	11. EXCLUSION FROM THE SALE	217
damage in accordance with sub-clause (e) hereof, the Sellers	152	The Sellers have the right to take ashore all crockery, cutlery,	218
shall have the right to designate the drydock place as the	153	linen and other articles bearing the Sellers' flag or name,	219
new delivery place if such drydock place is within the	154	provided the Sellers substitute the same for an equivalent number	220
Delivery Range stated in Box 13. In such event the Buyers	155	and type of similar unmarked items. Books, cassettes and forms	221
shall have the right to clean and paint the underwater parts	156	etc., exclusively for use by the Sellers on the Vessel, shall be	222
of the Vessel at their risk and expense and without interfering	157	taken ashore before delivery. Personal effects of the Master,	223
with the work of the Sellers and a surveyor of the	158	Officers and Crew including slop chest and hired equipment, if	224
Classification Society and without affecting the Vessel's	159	any, are excluded from this sale and shall be removed by the	225
delivery schedule. However if the Buyers' work in drydock	160	Sellers prior to delivery of the Vessel.	226
is still in progress when the Sellers have completed their	161		
work, then the additional docking period necessary for	162	12. CHANGE OF NAME ETC.	227
completing such work shall be at the Buyers' risk and	163	The Buyers undertake to change the name of the Vessel and	228
expense, in which event the Sellers shall have the right to	164	alter the funnel markings upon delivery of the Vessel.	229
tender a Notice of Readiness for Delivery on or after	165		
completion of their work.	166		
(g) If repairs are required in accordance with sub-clause (e)	167	13. ENCUMBRANCES ETC.	230
hereof, then the Cancelling Date shall be extended by the	168	The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel free from all	231
corresponding time lost to effect such repairs provided that	169	debts, encumbrances, mortgages and maritime liens. The Sellers	232
such extension shall not in any event exceed thirty (30) days.	170	hereby undertake to indemnify the Buyers against all claims of	233
		whatever nature made against the Vessel in respect of liabilities	234
		incurred prior to the time of delivery.	235
7. NOTICE OF READINESS AND LIQUIDATED DAMAGES	171	14. DEFAULT AND COMPENSATION	236
(a) When the Vessel becomes ready for delivery, the Sellers shall	172	(a) Should the Buyers default in the payment of the Deposit or	237
tender to the Buyers a Notice of Readiness for Delivery.	173	the balance of the Purchase Price in the manner and within	238
(b) The Buyers shall take over the Vessel within three (3) Banking	174	the time herein specified, or the Buyers otherwise fail to	239
Days from the day of receipt of such Notice of Readiness for	175	perform their obligations under this Agreement and such	240
Delivery.	176	failure is not remedied within seven (7) days following receipt	241
(c) In the event the Buyers do not take delivery of the Vessel	177	of a notice of default from the Sellers to the Buyers, then the	242
within the period specified above, the Buyers shall pay to	178	Sellers shall have the right to cancel this Agreement. In such	243
the Sellers for each day of the delay up to the tenth (10 th) day	179	event the Deposit if already paid, together with interest	244
of the delay the liquidated damages as stated in Box 16. If	180	accrued thereon, if any, shall be forfeited to the Sellers. If	245
the delay exceeds ten (10) days then the Sellers shall have	181	the Deposit has not yet been paid the Sellers shall have the	246
the right to cancel this Agreement and claim damages for	182	right to receive the amount equivalent to the Deposit from	247
their losses flowing therefrom.	183	the Buyers. If the Deposit or the amount equivalent to the	248
		Deposit does not cover the Sellers' losses, the Sellers shall	249
8. TOTAL LOSS AND FORCE MAJEURE	184	have the right to claim further compensation from the Buyers	250
Should, before delivery, the Vessel become an actual,	185	to recover such losses.	251
constructive or compromised total loss (not being a result of an	186	(b) Should the Sellers default in the delivery of the Vessel with	252
act or omission of the Sellers committed with the intent to cause	187	everything belonging to her in the manner and within the	253
such total loss or recklessly and with knowledge that such total	188	time herein specified, or the Sellers otherwise fail to perform	254
loss would probably result therefrom), or should the Vessel not	189	their obligations under this Agreement and such failure is	255
be able to be delivered before the Cancelling Date through the	190	not remedied within seven (7) days following receipt of a	256
outbreak of war, the restraint of Governments, Princes or People,	191	notice of default from the Buyers to the Sellers, then the	257
political reasons or any other cause over which the Sellers have	192	Buyers shall have the right to cancel this Agreement. In such	258
no control, then this Agreement shall be null and void and neither	193	event the Buyers shall have the right to be paid the amount	259
party shall be liable to the other. In such event the Deposit	194	equivalent to the Deposit by the Sellers and the Deposit, if	260
together with interest accrued thereon, if any, shall be	195	already paid, together with interest accrued thereon, if any,	261
immediately released in full to the Buyers.	196	shall be released to the Buyers. If the amount equivalent to	262
		the Deposit does not cover the Buyers' losses the Buyers	263
9. TRANSFER OF TITLE AND RISK	197	shall have the right to claim further compensation from the	264
Title and risk to the Vessel, together with everything belonging	198	Sellers to recover such losses.	265
to her, shall pass to the Buyers upon both payment of the	199		
Purchase Price and delivery of the Vessel having occurred.	200	15. ARBITRATION	266
Delivery of the Vessel shall be deemed to take place at the date	201	Any and all disputes arising out of or in connection with this	267
and time specified in the Protocol of Delivery and Acceptance.	202	Agreement shall be submitted to arbitration held in Tokyo at	268
		the Tokyo Maritime Arbitration Commission ("TOMAC") of	269
10. BELONGINGS AND BUNKERS	203	The Japan Shipping Exchange, Inc. in accordance with the Rules	270
The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel with everything	204	of TOMAC and any amendments thereto, and the award given	271
belonging to her at the time of the superficial inspection referred	205	by the arbitrators shall be final and binding on both parties.	272
to in the Box 9 including all spare parts, stores and equipment,	206		

EK 12: Norwegian Sales Form

Norwegian Sales Form (NSF) olarak bilinen gemi satış sözleşmesi, ilk kez Norveçli Gemi Tellalları Birliği (Norwegian Shipbrokers' Association) tarafından 1948 yılında geliştirilmiş daha sonra 1956'da BIMCO tarafından da kabul görmüştür²⁵⁷. Hemen belirtelim ki bu sözleşme özellikle batı ülkelerinde en yaygın kullanılan tip gemi satış sözleşmesidir.

NFS, BIMCO tarafından kabul görmesi ile birlikte gelişen süreç içerisinde birtakım revizyonlara uğramıştır. Bu süreçte BIMCO tarafından, 1987 yılında "Norwegian Sale Form 87", 1993 yılında "Norwegian Sale Form 93" ve 2012 yılında "Norwegian Sale Form 12" adında üç farklı sözleşme hazırlanmıştır. Sözleşme her güncellendiğinde güncellendiği yılın son iki rakamını ismine ek olarak almıştır.

Günümüzde "Norwegian Sale Form 12", bu sözleşmelerin en güncel hali olup, uygulamada da sıklıkla kullanılmaktadır. Bu sözleşmenin içeriği ise şu şekildedir;

- İngilizce olarak düzenlenen NSF 12, sözleşme konusu gemiye ilişkin olarak geminin adı, IMO numarası²⁵⁸, sınıflamasının yapan kuruluşun adı, sınıfı, inşa edildiği yıl, inşa eden kişi, tabii olduğu bayrak devleti, kayıtlı bulunduğu sicil ve tonaj bilgiler ve sözleşmedeki terimlere ilişkin tanımlamaların yer aldığı ilk kısım ve sözleşmenin geri kalan kısmını oluşturan 18 maddeden meydana gelmektedir.
- Sözleşmenin ilk maddesi, sözleşme konusu geminin satış bedelidir (*purchase price*).
- Sözleşmenin ikinci maddesinde teminata (*deposit*) ilişkin bilgi yer almaktadır²⁵⁹. Buna göre; taraflar aksini kararlaştırmazsa satım bedelinin yüzde onu 3 banka

²⁵⁷ **Norwegian Sales Form,**

https://www.maritimelawcenter.com/html/norwegian_sales_form.html, e.t. 07.05.2019. Bu sözleşmeye ilişkin detaylı bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Iain Goldrein QC, Matt Hannaford & Paul Turner, **Ship Sale and Purchase**, Sixth Edition, Informa Law, Oxon, 2012.

²⁵⁸ "100 GT ve üstü ağırlığa sahip açık denizlerde seyre elverişli tüm motorlu ticaret gemileri "IMO" ile başlayan 7 haneli bir tanımlı numarasına sahiptir ve bu numara geminin gövdesine (kıç kısmında) işaretlenmiştir. Bu numara hiçbir zaman başka bir gemiye atanmaz ve ilgili gemi için tanzim edilen tüm belgelerde belirtilmelidir.

IMO numarasından muaf olan gemiler dinlence amaçlı yatlar, mekanik tahrik özelliğine sahip olmayan gemiler, ahşap tekneler, savaş gemileri, asker taşıma gemileri, yalnızca balıkçılıkta kullanılan gemiler, yüzey havuzlar ve benzerleridir.", <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/imo-numarasi--mmsi/>, e.t. 09.05.2019.

²⁵⁹ Teminatın kullanımına ilişkin olarak İngiliz Yüksek Mahkemesi bir kararında, satış sırasında alıcının 3 banka gününde teminatı yatırmaması sebebiyle kurulamayan sözleşmede geminin piyasa fiyatında meydana gelen 275.000 USD zarara, yatırmaması gereken teminat kapsamında alıcının katlanması gerektiği yönünde karar vermiştir. Kararın gerekçesi için bkz. Griffon Shipping LLC v. Firodi Shipping Ltd., 2013, EWHC 593,

gününde (*banking days*)²⁶⁰, sözleşmede belirtilen bankaya yatırılmalıdır. Ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki, bankaya yatırılan teminatın faiz alacağı, sözleşmenin ifası halinde satıcıya aittir.

- Sözleşmenin üçüncü maddesi ödeme (*payment*) başlığını taşır. Bu madde ödemenin, teminat yatırıldıktan sonra ne şekilde yapılacağını göstermekle birlikte ödemenin yeri ve zamanına ilişkin olarak sözleşmenin 5. maddesine atıfta bulunmaktadır. Bununla birlikte taraflar aksini kararlaştırmazsa sözleşmeye göre satış bedeli geminin teslim anında veya sözleşme hükümleri kapsamında gemi satışa hazır olduktan sonra 3 banka günü içinde ödenir.
- Araştırma ya da teftiş (*inspection*) olarak isimlendirebileceğimiz sözleşmenin dördüncü maddesi, satışa konu olan geminin muayenesine ilişkin hususları açıklamaktadır. Buna göre alıcı, gemiyi sözleşme yapılmadan önce muayenesini talep edebilir. Bu kapsamda geminin aranan özelliklere sahip olduğu anlaşılmış ise taraflar sözleşmeyi yaparlar ve sözleşme hükümleri taraflar için bağlayıcı hale gelir. Bu durumun dışında sözleşme alıcıya ikinci bir yol izleme imkânı daha tanımıştır. Alıcı sözleşmeyi yapmakla beraber geminin muayenesi için kararlaştırılan bir yer ve zamanda satıcının gemiyi hazır etmesi istenir. Geminin muayene sürecinin bitmesi ile 72 saat içinde alıcı, sözleşmeyi onayladığına dair yazılı bir bildirimde bulunursa sözleşme hükümleri bağlayıcılık kazanır. Aksi halde sözleşme hükümsüz kalmakla beraber ikinci madde kapsamında yatırılan teminat faiziyle birlikte alıcıya iade edilecektir.
- Sözleşmenin beşinci maddesi zaman, teslim yeri ve bildirimler (*time and place of delivery and notices*) başlığı altında düzenlenmektedir. Bu kapsamda satıcı tarafından belirlenen bir yerde güvenli bir şekilde gemiyi teslim borcundan bahsedilir. Bu bağlamda satıcı geminin seyrine ilişkin bilgileri alıcıya ulaştırmalı ve teslimattan önce 20, 10, 5 ve 3 günlük periyotlarda alıcıya bildirimlerde bulunmalıdır. Bu durumla birlikte sözleşme beşinci madde kapsamında kararlaştırılan zamanda teslim edilemeyen gemiye ilişkin kaçello tarihi (*cancelling date*) başlığı altında sözleşmenin akıbetine yönelik açıklamalarda bulunmaktadır. Buna göre yeni bir teslim tarihi belirlenebileceği gibi sözleşmeden dönmekte mümkündür.

<https://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/FailuretoPay1113.htm>, e.t. 23.04.2019

²⁶⁰ **Banka günü (banking days):** Sözleşmenin her iki tarafının da tabi oldukları ülkede bankaların açık olduğu günü ifade etmek için kullanılan bir terim.

- Sözleşmenin altıncı maddesi dalgıç muayenesi ya da havuzlamak (*divers inspection / drydocking*) olarak anılan su altı muayenesine ilişkindir. Sözleşmenin bu maddesinde düzenlenen su altı muayenesi dördüncü maddedeki muayeneden farklı olarak sözleşmenin kurulmasına ilişkin bir hüküm değildir. Bu madde, sözleşmenin ifasına ilişkin bir hüküm olup, geminin teslim edilmesinden önce sözleşmede belirlenen bir sınıflama kuruluşu tarafından geminin su altı parçalarını kontrol etmek amacıyla yapılan kapsamlı bir muayenedir. Bu madde kapsamında muayenenin yapılabilmesi için iki ihtimal mevcuttur. İlk ihtimalde satıcı, sözleşmeden belirlenen bir limanda, gemiyi muayeneye hazır bir şekilde bulunduracaktır. Limanda havuza alınan geminin, alıcının ücret ve maliyetleri ödemesi karşılığı bir sınıflama kuruluşu tarafından pervane, dümen gibi su altı parçaları kontrol edilir. Yapılan muayene neticesinde geminin su altı parçalarında bir arızaya rastlanması durumunda, satıcı, sınıflama kuruluşunun onaylayacağı şekilde arızayı gidermekle yükümlüdür. İkinci ihtimalde ise alıcı, sınıflama kuruluşu tarafından onaylı bir dalgıç aracılığı ile geminin su altı parçalarını muayene ettirebilir. Yapılan incelemelerde geminin su altı parçalarında bir arıza tespit edilmesi halinde, gemi havuzlama işlemi ile tamire alınır. Havuzlama işlemine ilişkin masraflar, satıcı tarafından karşılanır. Eğer muayenenin yapıldığı liman havuzlama işlemi için gerekli imkanlara sahip değil ise satıcı, gemiyi havuzlama işleminin yapılabileceği bir limanda hazır bulundurma yükümlülüğü vardır. Bu iki seçenekten biri sözleşmede taraflarca kararlaştırılmamışsa, ilk seçeneğin seçildiği düşünülür. Bununla birlikte altıncı madde, yapılan incelemeler sonucunda ortaya çıkan arızaların tamir masraflarına hangi tarafın katlanacağını belirlenmesini bekler. Son olarak tüm bu işlemler sırasında teslim tarihinde yaşanan gecikmelere ilişkin olarak madde, beşinci maddede düzenlenen kançello tarihine atıfta bulunmaktadır. Buna göre satıcı yeni bir teslim tarihi belirler. Bu tarihi alıcı üç banka gününde reddettiğini bildirir veya kabul eder.
- Sözleşmenin yedinci maddesi, geminin bütünleyici parçalarını, eklentilerini, yedek parça ve tüketim malzemelerini konu almaktadır. Bu madde sözleşmenin gemi açısında sınırlarını oluşturmaktadır. Çünkü gemi satışına dahil olan envanterin listesi bu madde kapsamında belirlenir.
- Evraklar (*documentetion*) başlığını taşıyan sözleşmenin sekizinci maddesi, tarafların yerine getirmeleri gereken evrak işlerini kapsamaktadır. Bu bağlamda

maddenin (a) bendi satıcının satış bedelinin ödenmesi karşılığında alıcıya teslim etmesi gereken belgeler hakkında bilgi verirken, (b) bendi alıcının geminin mülkiyetini teslim alması ile birlikte satıcıya teslim etmesi gereken belgeleri düzenlemektedir.

- Sözleşmenin dokuzuncu maddesi engeller (encumbrances) başlığı altında, satıcının zapta karşı tekeffül borcunu düzenlemektedir²⁶¹. Bu kapsamda satıcı, geminin mülkiyetini teslim ettiği anda geminin tüm charter sözleşmelerinden, ipoteklerden, gemi alacaklarından veya diğer alacaklardan muaf olduğunu taahhüt etmektedir. Bu kapsamda satıcı, üçüncü kişilerin geminin tesliminden önceki bir sebebe dayalı tüm talep ve alacaklarından sorumlu olacaktır.
- Sözleşmenin onuncu maddesi vergiler, harçlar ve harcamalar (*taxes, fees and expenses*) başlığı altında düzenlenmektedir. Maddenin başlığından da anlaşılacağı üzere bu madde sicil işlemleri sırasında yapılan vergi, harç ve harcamaları konu almaktadır. Buna göre sicile tescile ilişkin harcamaları alıcı, terkiine ilişkin harcamaları ise satıcı yapacaktır.
- Teslimat durumu (*condition on delivery*) başlıklı on birinci madde teslimat süreci içinde hasarın geçişini düzenlemektedir.
- Sözleşmenin on ikinci maddesi isim veya işaretlerdir (name/markins). Bu madde kapsamında alıcı geminin teslim edilmesi ile birlikte geminin ismini ve tanıma işaretini değiştirmeyi taahhüt eder.
- Sözleşmenin on üçüncü maddesi alıcı temerrüdünü (*buyers' default*) düzenlemektedir. Bu maddenin ilk kısmına göre alıcı, madde iki kapsamında düzenlenen teminatı zamanında yatırmazsa, satıcının fesih hakkı doğmakla birlikte alıcı, satıcının bu süreçte doğan tüm zararlarından ve harcamalarından faizi ile sorumlu olacaktır. Maddenin ikinci kısmına göre ise, alıcı satış bedelini madde üç kapsamında ödemede temerrüde düşerse, yine satıcının fesih hakkı doğmaktadır. Ayrıca satıcı yatırılan teminatı faizi ile birlikte alabilecektir. Bu süreçte satıcının bir zararı doğmuş ve doğan zarar yatırılan teminat miktarını aşıyor ise satıcı eksik kalan zararını da faizi ile birlikte alıcıdan talep edebilecektir.

²⁶¹ Satıcının zapta karşı tekeffül borcuna ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. M. Fadıl Yıldırım, Satıcının Zapta Karşı Tekeffül Borcu Bakımından 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 216. Maddesi Nasıl Okunmalıdır?, **GÜHFD**, C. 17, S. 1 – 2, 2013, s. 1050 – 1058; Sezer Çabri, Taşınmaz Satışında Satıcının Zapttan Sorumluluğu, **Cevdet Yavuz'a Armağan**, s. 586 – 590, <https://dergipark.org.tr/download/article-file/333867>, e.t. 13.05.2019.

- Sözleşmenin on dördüncü maddesi satıcının temerrüdünü (*sellers' default*) düzenlemektedir. Bu kapsamda satıcı sözleşmenin beşinci maddesi bağlamında alıcıya hazır bulunması için hazırlık ihbarını (*notice of readiness*) yapmazsa veya hazırlık ihbarını yapmakla beraber teslim tarihinde (*cancelling date*) gemiyi teslim hazır olacak şekilde bulundurmaz ise alıcının sözleşmeyi fesih hakkı doğmaktadır. Bununla birlikte alıcı sözleşme süreci içindeki harcama ve zararlarını faizi ile birlikte talep edebileceği gibi yatırılan teminatı ve faizini de alabilecektir. Hemen belirtelim ki, gemi teslim tarihinde teslim hazır bir şekilde sözleşmede kararlaştırılan limanda bulunsan bile satıcı hazırlık ihbarında bulunmamış ise yine satıcının temerrüdü söz konusu olacaktır.
- Sözleşmenin on beşinci maddesi alıcının temsilcileri (*buyers' representative*) adı ile anılmaktadır. Bu maddenin amacı gemiyi satın alan alıcının gemiyi tanıması ve beklentilerini karşılayıp karşılamadığını görmektir. Bu kapsamda alıcı iki temsilciyi geminin güvertesine çıkmak ve gemiyi kontrol etmek için seçebilir.
- Sözleşmenin on altıncı maddesi hukuk ve tahkim (*law and arbitration*) başlıklıdır²⁶². Bu madde kapsamında taraflar, olası bir uyuşmazlık halinde, uyuşmazlığa hangi ülkenin hukukunun uygulanacağını ve uyuşmazlığın giderileceği tahkim merkezini seçmektedirler. Madde bağlamında taraflar, (a) bendinde düzenlendiği üzere İngiliz hukukunu ve Londra'da LMAA tarafından yapılacak bir tahkimi ya da (b) bendi kapsamında Amerikan hukukunun uygulanacağı ve New York'ta yapılan bir tahkim yargılamasını kabul edebileceği gibi (c) bendi kapsamında kendi seçtikleri bir ülkenin hukuk sisteminin uygulanacağı ve yine taraflarca belirlenen bir tahkim merkezindeki yargılamayı da kabul edebilirler.
- Sözleşmenin on yedinci maddesi, sözleşme kapsamındaki yapılan bildirimleri kaleme almakta ve bildirimler (*notices*) başlığını taşımaktadır.
- Sözleşmenin son maddesi, tarafların sözleşmedeki diğer maddeler üzerinde anlaşmaya vardıklarını gösteren ve taraflar ait bilgilerin ve imzaların bulunduğu, genel sözleşme (*entire agreement*) başlıklı maddedir.

²⁶²Tahkime ilişkin bilgi için Ayr. Ol. Bkz. Hakan Pekcanitez, Oğuz Atalay, Muhammet Özkes, Murat Atalı, Güray Erdönmez, Mine Akkan, Ali Yeşilirmak ve Hülya Taş Korkmaz, **Medeni Usul Hukuku**, C. 3, 15. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2017, s. 2579 – 2800; Şanlı, s. 586 – 691.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Ad-Soyad : İsmail KARADANA
Doğum Tarihi ve Yeri : 29/03/1994-MERSİN
İletişim e mail : avismaikaradana@gmail.com

EĞİTİM

2019-Tez Aşaması : Çağ Üniversitesi/ Özel Hukuku - Yüksek Lisans
2012- 2017 : Altınbaş Üniversitesi-Hukuk Fakültesi

YABANCI DİL

İngilizce : Okuma, yazma ve konuşma iyi düzey

İŞ TECRÜBESİ

2018- ... : AVUKAT