

**TC.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

KAPTANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU

**CAFER SADIK AKYOL
2501181401**

**TEZ DANIŞMANI
Prof. Dr. ZEHRA ŞEKER ÖĞÜZ**

İSTANBUL - 2021

ÖZ

KAPTANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU

CAFER SADIK AKYOL

Bu çalışmada kaptanın özel hukuktan doğan sorumluluğu incelenmiştir. Kaptanın donatana karşı olan sorumluluğu bağlamında kaptanın istihdam edilmesine ilişkin sözleşmenin niteliğinin belirlenmesi önemlidir. Bu sebeple ilk bölümde kaptanın istihdam edilmesine ilişkin esaslar üzerinde durulmuştur. Kaptanın özellikle TTK m.1088 vd. hükümlerinde düzenlenen görev, yetki ve yükümlülükleri onun sorumluluğunun belirlenmesi bakımından önem arz eder. Dolayısıyla belirtilen bu konular çalışmamızın ikinci bölümünde ayrı başlıklar halinde ayrıntılı olarak inceleme konusu yapılmıştır. Ayrıca kaptanın donatanı, taşıyanı ve yükle ilgilileri temsil bakımından geniş bir kanuni yetkisi vardır. Kaptanın bu kanuni temsil yetkisi, üçüncü bölümde incelenmiştir. Son bölümde ise kaptanın hukuki sorumluluğuna ilişkin esaslar, sorumluluğun niteliği ve kapsamı farklı olduğundan, kaptanın sorumlu tutulabileceği kişiler yönünden ayrıma tabi tutularak değerlendirilmiştir. Ayrıca kaptanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi de yine bu bölümde ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kaptan, temsil, yetki, sorumluluğun sınırlandırılması, özen yükümlülüğü.

ABSTRACT
SHIPMASTER’S LEGAL LIABILITY
CAFER SADIK AKYOL

This study focuses on shipmaster’s liability arising from private law issues. With regards to the shipmaster's liability against the ship-owner, it is important to determine the legal character of the contract regarding the employment of the shipmaster. Thus, in the first chapter of the study, the principles regarding the employment of the shipmaster are emphasized. Especially the duties, powers and obligations of the shipmaster are set forth under the TCC (Turkish Commercial Code) Art.1088 et al. are important in terms of determining his liability. Therefore, these mentioned issues have been examined in detail under separate headings in the second chapter of this study. In addition, the shipmaster has a wide legal authority of representing the ship-owner, the carrier and those interested on the cargo. This legal representation authority of the shipmaster is examined in the third chapter. In the last chapter, the principles regarding the shipmaster's legal liability are analyzed differently, divided in terms of the persons to whom the shipmaster can be held responsible, considering that the nature and scope of the responsibility are different. Additionally, the shipmaster's loss of his right to benefit from limited liability is also elaborated in this section.

Keywords: Shipmaster, representation, authority, limitation of liability, duty of care.

ÖNSÖZ

Kaptan, gemiyi sevk ve idare eden kişi olduğu için deniz ticaretinin sürdürülmesinde önemli bir konuma sahiptir. Bu sebeple kaptan için birçok görev, yükümlölük ve yetki öngörölmüş; ayrıca kaptana geniş bir temsil yetkisi bahşedilmiştir. Kaptanın bu konumuna rağmen öğretide kaptanı konu alan çalışmaların daha çok deniz iş hukuku çerçevesinde olması ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu kapsamında kaptanın sorumluluğunu inceleyen bir monografinin bulunmaması, çalışmamızın konusunu kaptanın hukuki sorumluluğu olarak belirlememize yol açmıştır.

Tez danışmanlığımı üstlenerek beni onurlandırdığı ve çalışmanın nihai halini almasındaki tüm süreç boyunca bana yol göstererek her daim destek olduğu için, öğrencisi ve asistanı olmaktan onur duyduğum kıymetli hocam Sayın Prof. Dr. Zehra ŞEKER ÖĞÜZ’e şükranlarımı arz ederim.

Öğrencisi ve asistanı olmaktan onur duyduğum kıymetli hocam, ana bilim dalı başkanımız Sayın Prof. Dr. Emine YAZICIOĞLU’na daima göstermiş olduğu ilgi ve destek için şükranlarımı arz ederim.

Çalışma süresince göstermiş oldukları ilgi, destek ve anlayış için değerli hocalarım Sayın Doç. Dr. Kübra YETİŞ ŞAMLI’ya, Sayın Dr. Öğr. Üyesi Aslıhan SEVİNÇ KUYUCU’ya ve Sayın Dr. Öğr. Üyesi Melda TAŞKIN’a teşekkürlerimi sunarım.

Değerli kürsü arkadaşlarım Arş. Gör. Murat AYDIN’a, Arş. Gör. İpek OĞUZ’a, Arş. Gör. Gülşah YAKŞI’ye ve Arş. Gör. Yasin YAVŞAN’a çalışma süresince gösterdikleri anlayış ve sağladıkları huzurlu çalışma ortamı için müteşekkirim.

2210-A Yurt İçi Yüksek Lisans Burs Programı kapsamında bu çalışmaya sağladığı destek için TÜBİTAK’a ve uygulamaya ilişkin sorularımı zaman ayırıp içtenlikle yanıtlayan Sayın Kaptan Tefik Ali BATUŞ’a teşekkür ederim.

Son olarak en büyük teşekkürü eğitim öğretim hayatım boyunca verdikleri emek ve destek için kıymetli anne ve babama arz ederim.

Arş. Gör. Cafer Sadık AKYOL

İstanbul

İÇİNDEKİLER

ÖZ.....	ii
ABSTRACT	iii
ÖNSÖZ.....	iv
KISALTMALAR LİSTESİ.....	ix
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

KAPTAN TANIMI, KAPTANIN SINIFLANDIRILMASI VE İSTİHDAM EDİLMESİ

I. KAPTAN TANIMI VE KAPTANIN SIFATI.....	3
A. Tanım	3
B. Sıfatı	5
II. KAPTAN OLABİLME KOŞULLARI VE KAPTANIN SINIFLANDIRILMASI.....	8
A. Genel Olarak Kaptan Olabilme Koşulları	8
B. Türk Hukukunda Kaptanın Sınıflandırılması	12
1. Yat Sınıfı.....	13
2. Balıkçı Sınıfı	14
3. Güverte Sınıfı.....	15
III. KAPTANIN İSTİHDAM EDİLMESİNE İLİŞKİN ESASLAR	18
A. Sözleşmenin Kurulması	18
1. Donatan veya İşleten ile Kurulması	18
2. Gemi Yöneticisi ile Kurulması	20
3. Gemi Müdürü ile Kurulması	21
B. Sözleşmenin Hukuki Niteliği	22

İKİNCİ BÖLÜM

KAPTANIN GÖREV VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

I. GENEL OLARAK.....	24
II.YOLCULUK BAŞLAMADAN ÖNCE	24
A. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Olmasına Dikkat Etme Görevi	24
1. Denize Elverişlilik	26
2. Yola Elverişlilik	28
3. Yüke Elverişlilik	30
B. Gemiye, Gemi Adamlarına ve Yüke Ait Belgelerin Gemide Bulundurulması Görevi .	33
1. Gemiye Ait Belgeler	33

a. Gemi Tasdiknamesi ve Bayrak Şahadetnamesi.....	33
b. Tonilato Belgesi ve Uluslararası Tonilato Belgesi.....	36
c. Ulusal ve Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi.....	37
d. Çeşitli Emniyet Belgeleri	38
e. Uygunluk Belgeleri	38
f. Denize Elverişlilik Belgesi	38
g. Yola Elverişlilik Belgesi (İzin Kâğıdı)	39
h. Sıhhat Patentası	40
ı. Gemi Jurnalı.....	40
i. Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği	40
j. Geçerli Bir Sorumluluk Sigortası veya Başkaca Malı Bir Güvencenin Mevcut Olduğuna Dair Sertifika veya Sigorta Poliçesi	41
2. Gemi Adamlarına Ait Belgeler	44
a. Gemi Adamlarının Yeterlik Belgeleri ve Gemi Adamı Cüzdanı	44
b. Ücret Defteri	44
c. Gemiadamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesi ve Diğer Belgeler	45
3. Yüke İlişkin Belge Niteliğinde Olan Yük Manifestosu	45
C. Yükleme, İstif ve Boşaltma ile İlgili İşlemlere Nezaret Görevi	45
D. Yerli ve Yabancı Mevzuata Uyuma ve Harp Kaçağı Niteliğinde Eşya Yükleme.....	51
E. Yola Çıkma.....	52
III. YOLCULUK SIRASINDA.....	54
A. Gemiye Sevk ve İdare Etme	54
1. Gemi Trafik Hizmetleri.....	57
2. Kılavuz Kaptan Alma Görevi	61
B. Gemide Hazır Bulunma Görevi.....	61
C. Kararlaştırılan Rotayı ya da En Elverişli Olan Rotayı Takip Etme Görevi.....	62
D. Gemi Jurnalının Tutulmasına Nezaret Etme	66
1. Gemi Jurnalının İçeriği	67
2. Gemi Jurnalının Niteliği.....	68
E. Seyir Güvenliğinin Sağlanması	68
F. Deniz Kazalarında Kaptanın Görevleri.....	73
1. Müşterek Avaryada Kaptanın Görev ve Yükümlülükleri	74
a. İstisnalar Dışında Kararın Kural Olarak Kaptan Tarafından Verilmesi	74
(1) Genel Olarak	74
(2) Fedakârlık Kararının Özellikleri.....	76
b. Kaptanın Müşterek Avaryadaki Diğer Yetki ve Yükümlülükleri	80

2. Kurtarmada Kaptanın Görev ve Yükümlülükleri.....	81
3. Çatmada Kaptanın Görev ve Yükümlülükleri.....	88
G. Kaptanın Diğer Yetki ve Görevleri	90
1. Donatana Karşı Görevleri	90
2. Yükle İlgililerin Menfaatini Korumak	92
IV. YOLCULUK BİTTİKTEN SONRA.....	94
A. Deniz Raporu Düzenlenmesini İstemek.....	94
1. Deniz Raporunun Hukuki Niteliği	95
2. Deniz Raporunun Alınmasında Usul	96
a. Mahkeme Yoluyla.....	97
b. Konsolosluk Yoluyla	99
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM	
KAPTANIN KANUNİ TEMSİL YETKİSİ	
I. GENEL OLARAK.....	100
II. DONATANI TEMSİL YETKİSİ.....	101
A. Kapsamı	103
1. Geminin Bağlama Limanında Bulunduğu Sırada	103
2. Geminin Bağlama Limanı Dışında Bulunduğu Sırada.....	104
a. Hukuki İşlem ve Tasarruflarda Temsil Yetkisi	104
b. Usule İlişkin İşlerde Temsil Yetkisi.....	106
(1) Dava Açma Yetkisi	106
(2) Tebligata İlişkin TTK m.1104/3 Hükmü.....	108
c. Kredi İşlemlerinde Temsil Yetkisi	109
B. Temsil Yetkisinin Sınırlandırılması ile Hizmet Sözleşmesinin Feshinden Sonra Yetkilerin Kaldırılması	111
C. Kaptanın Vekâletsiz İş Görmesi.....	112
III. TAŞIYANI TEMSİL YETKİSİ	113
A. Konişmento Düzenlemek	114
1. Genel Olarak	114
2. Kaptanın Taşıyan Sayılması.....	118
B. Deniz Yük Senedi Düzenlemek	122
IV. YÜKLE İLGİLİLERİ TEMSİL YETKİSİ.....	123
A. Zararın Önlenmesi veya Azaltılmasına Yönelik Tedbirler	124
B. Yolculuğun Sürdürülmesine Engel Olan Hallerde	125
C. Yolculuğun Devamı İçin Zorunluluk Bulunması Halinde	126
D. İşlemlerin Dış İlişkide Geçerliliği.....	127

E. Donatanın Tazmin Yükümlülüğü	128
F. Usule İlişkin İşlerde Yükle İlgilileri Temsil Yetkisi.....	128
G. Yükle İlgilileri Temsil Yetkisinin Sınırlanması	129

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KAPTANIN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN ESASLARI

I. GENEL OLARAK.....	130
A. Kaptanın Özen Yükümlülüğü	131
B. Kaptanın Sorumlu Tutulacağı Kişiler.....	132
C. Kaptanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkı	133
II. KAPTANIN DONATANA KARŞI SORUMLULUĞU	134
A. Genel Olarak	134
B. Sorumluluğun Dayanağı ve Sorumsuzluk Anlaşması	135
C. Donatanın Kaptana Rücu Hakkı.....	137
D. Zamanaşımı	138
III. KAPTANIN YÜKLE İLGİLİLERE KARŞI SORUMLULUĞU	139
A. Genel Olarak	139
B. Kaptanın, Taşıyanın Sahip Olduğu Sorumluluktan Kurtulması Halleri ile Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkından Yararlanması.....	139
C. Hak Düşürücü Süre ve Zamanaşımı Süresi	147
IV. KAPTANIN YOLCULARA VE DİĞER GEMİ ADAMLARINA KARŞI SORUMLULUĞU.....	147
A. Genel Olarak	147
B. Zamanaşımı	148
V. KAPTANIN DİĞER KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUĞU	149
A. Genel Olarak	149
B. Zamanaşımı	149
VI. KAPTANIN SORUMLULUĞUNUN NİTELİĞİ VE SINIRLI SORUMLULUĞU	150
A. Genel Olarak	150
B. Kaptanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı	152
1. Kusur Şartı	152
2. İspat Yükü.....	156
SONUÇ.....	157
KAYNAKÇA	165

KISALTMALAR LİSTESİ

a.e	: Aynı eser
a.g.e	: Adı geçen eser
a.g.m	: Adı geçen makale
a.g.t	: Adı geçen tez
AvK	: 1136 Sayılı Avukatlık Kanunu
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BIMCO	: The Baltic and International Maritime Council
bkz	: bakınız
C	: Cilt
COLREG 1972	: 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme
DCMKK	: Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
DİK	: 854 Sayılı Deniz İş Kanunu
Dp	: Dipnot
DZMK	: 3894 Sayılı Denizde Zabt ve Müsadere Kanunu
E	: Esas
eBK	: 818 Sayılı Mülga Borçlar Kanunu
ed	: Editör
ET	: Erişim Tarihi
eTTK	: 6762 Sayılı Mülga Türk Ticaret Kanunu
GDBY	: Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik
GGDiY	: Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge

GKKESY	: Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi
GKKY	: Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği
GSN	: Gemi Sicili Nizamnamesi
GT	: Gros tonilato
GTH	: Gemi Trafik Hizmetleri
GTHKY	: Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik
GTÖY	: Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği
GTY	: Gemilerin Teknik Yönetmeliği
GYS	: Güvenli Yönetim Sistemi
HD	: Hukuk Dairesi
HFD	: Hukuk Fakültesi Dergisi
HMK	: 6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
IMO	: Uluslararası Denizcilik Örgütü
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K	: Karar
Kabotaj Kanunu	: 815 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcraı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun
karş.	: karşılaştırınız
m	: Madde
MGS	: Milli Gemi Sicili
MÖHUK	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
RG	: Resmi Gazete
s/S	: Sayfa/Sayı

SDMY	: Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliği
SSS	: Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme (1976 Tarihli Sözleşme) ve bu sözleşmeyi tadil eden 1996 Tarihli Protokolü
STCW-78	: 1978 tarihli Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
T	: Tarih
TBGTH	: Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri
TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TD	: Ticaret Dairesi
TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
UGYK	: Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu
vd	: Ve devamı
YAK	: York Anvers Kuralları
YHGK	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu Kararı
1976 Tarihli Sözleşme	: Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme
1989 Sözleşmesi	: 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi
2001 BUNKER	: 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme

GİRİŞ

Kaptan, geminin sevk ve idaresinin kendisine bırakıldığı kişidir. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) kendisine münhasır bir kısım ayrılmış olması da kaptanın deniz ticareti ilişkilerindeki yerinin önemine işaret etmektedir. Kaptanın deniz ticareti alanındaki bu konumuna rağmen öğretilerde kaptanı konu alan monografiler az sayıda olup bu çalışmalar, genel olarak deniz iş hukuku çerçevesinde kaptanı ele almaktadır. Bu sebeple, kaptanın TTK bağlamında ele alınıp sorumluluğunun belirlenmesinin yerinde olacağı düşüncesiyle çalışmamızın konusu “Kaptanın Hukuki Sorumluluğu” olarak belirlenmiştir.

Çalışmamız dört bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde, kaptanın gemi adamı niteliği ve istihdam edilmesine ilişkin esaslar ele alınmaktadır. Kaptanın deniz iş hukuku bağlamında gemi adamı olup olmadığına ilişkin olarak geçmiş yıllarda yaşanan tartışmalar, konumuzu ilgilendirdiği kadarı ile bu bölümde irdelenmiştir. Ayrıca kaptanın hukuki sorumluluğunun belirlenmesinde donatan ile arasındaki sözleşmenin türü önem arz edeceğinden bu konu da ilk bölümde incelenmiştir.

İkinci bölümde, kaptanın görev ve yükümlülükleri özellikle TTK çerçevesindeki görevlerini içerecek şekilde ele alınmıştır. Kaptanın görev ve yükümlülüklerinin ortaya konulması, onun sorumluluğunun anlaşılabilmesi açısından büyük önemi haizdir. Zira bu görev ve yükümlülüklerin gereği gibi yerine getirilmemesi halinde kaptanın sorumluluğu söz konusu olabilecektir.

Üçüncü bölümün konusunu oluşturan kaptanın kanuni temsil yetkisi başlığı altında kaptanın donatanı, taşıyanı ve yükle ilgilileri temsil yetkisi konuları irdelenmiştir. TTK kaptana oldukça geniş bir temsil yetkisi vermiştir. Bununla birlikte bu temsil yetkisinin sınırlanmasına ilişkin durumlar da söz konusu olabilecektir. Kaptanın temsil yetkisine ilişkin esaslar ve günümüzde bu temsil yetkisinin fiilen kaptan tarafından kullanılıp kullanılmadığı da bu bölüm kapsamındaki konulardandır.

Çalışmamızın son bölümü ise kaptanın hukuki sorumluluğunun esaslarına ayrılmıştır. Bu bölümde kaptanın kendilerine karşı sorumlu olacağı kişiler ayrı başlıklar altında ele alınmıştır. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda (eTTK) oldukça

katı bir biçimde düzenlenmiş bulunan kaptanın sorumluluğu konusu, kaptana sorumluluğunu sınırlandırma imkânı verilerek (TTK m.1089/4) görece hafifletilmiştir. Buna rağmen kaptanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı söz konusu olabileceğinden bu konu da çalışmamızın son kısmında incelenmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

KAPTAN TANIMI, KAPTANIN SINIFLANDIRILMASI VE İSTİHDAM EDİLMESİ

I. KAPTAN TANIMI VE KAPTANIN SIFATI

A. Tanım

Kaptan¹, deniz hukukunun donatandan sonra en önemli şahsı ve seferde iken geminin yegâne hâkimidir². Bu önemi dolayısıyla kaptan, Türk Ticaret Kanunu³’nda (TTK) kendisine ayrı bir kısım ayrılmış tek gemi adamıdır⁴.

Türk Ticaret Kanunu’nda kaptan tanımlanmamıştır. Kaptanın görev, yükümlülük, yetki ve sorumlulukları genel olarak TTK m.1088-1118 arasında ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiş⁵ ve TTK m. 934’te gemi adamları arasında sayılmıştır. Taraf olduğumuz 1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi’nin⁶ (STCW-78) Ek/ Bölüm I/ Kural I/1.c

¹ Daha önceleri kaptan için reis, patron gibi sıfatlar kullanılsa da bugün bu tabirler ancak küçük gemileri idare eden kaptanlar için kullanılmaktadır (Mazhar Nedim Göknıl, **Deniz Ticareti Hukuku**, 3. Tabı (Baskı), İstanbul, İbrahim Horoz Basımevi, 1946, s. 114.). Ayrıca kaptanın; süvari ve kumandan olarak ifade edildiğine de rastlanılmaktadır (Göknıl, **a.g.e.**, s. 114; Ayrıca bkz. İsmail Doğanay, “Kaptan “Gemi Adamı Değil” midir?”, **Yargıtay Dergisi**, C. I, S. 1, Ankara, Ajans Türk, 1975, (s. 49-68) s. 55. [Kaptan]). Kaptan sözcüğü Latince “baş” anlamına gelen “capo” ya da “cabo”dan gelmekte olup bu kelime, bir grup insanın başı olan ya da belli bir iş gören topluluğa emir ve talimat verebilen bilgili ve deneyimli kişi anlamına gelmektedir (Atilla Aybay/Aydın Aybay /Gündüz Aybay /Rona Aybay, **Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku**, İstanbul, Aybay, 1998, s. 557). Bu sözcük ilk olarak Akdeniz kıyısındaki topluluklarca benimsenmiş ve zamanla İngilizce, Almanca, Fransızca gibi dillere de etki etmiştir (Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e.**, s. 557).

² Tahir Çağa/Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I (Giriş, Gemi Donatan ve Kaptan)**, Gözden Geçirilmiş 15. Baskı, İstanbul, On İki Levha, 2009, s. 186. (Deniz Ticareti I); Benzer olarak bkz. Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku I- Ders Kitabı (Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)**, 5. Bası, İstanbul, Vedat, 2019, s. 307. (Ders Kitabı I)

³ RG : 14.02.2011 T. ve 27846 S.

⁴ Kaptana ilişkin hükümler TTK’da “Beşinci Kitap – Üçüncü Kısım” altında m.1088 ilâ m.1118 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Kaptana ilişkin bu hükümler, TTK m.935/2(a) gereğince yalnızca ticaret gemilerine değil yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş (ticaret gemisi olmayan) gemilere de nitelikleri ile bağdaştığı ölçüde uygulanacaktır.

⁵ Belirtmek gerekir ki kaptanın görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin olarak hem TTK’nın diğer maddelerinde hem de Deniz İş Kanunu gibi başka kanunlar ile uluslararası düzenlemelerde hükümler bulunmaktadır. Bu düzenlemelere çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde konumuzla ilgili oldukları ölçüde değinilecektir.

⁶ Sözleşmeye katılmamıza ilişkin 26.08.2003 tarih ve 2003/6109 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve sözleşmenin resmi Türkçe çevirisi için bkz: 29.09.2003 T. Ve 25244 sayılı RG.; Ayrıca “1978 Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası

hükmünde kaptan “bir gemiyi kumandası (sevk ve idaresi) altında bulunduran şahıs” olarak tanımlanmıştır.

Kaptanın tanımlanmasına ilişkin olarak ikincil düzenlemelerde, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği⁷’nin (GKKY) m.3/ğğ, m.3/öö, m.3/bbb hükümlerinde farklı kaptan tanımları⁸ ile karşılaşılmaktadır. İşaret edilmelidir ki bu tanımların tümünde kaptan, “gemiyi sevk ve idaresi altında” bulunduran gemi adamı olarak ifade edilmektedir. Aynı şekilde Deniz İş Kanunu⁹’nda (DİK) da kaptan “gemiyi sevk ve idare eden kimse” olarak tanımlanmıştır (DİK m.2/C).

Kaptan, öğretilerde de gemiyi sevk ve idare eden kişi olarak tanımlanmaktadır¹⁰. Ayrıca geminin sevk ve idare edilebilmesi için gereken ehliyet (yeterlik belgesine) sahip olmasına da vurgu yapılmaktadır¹¹. Görüldüğü üzere yapılan tanımlarda kaptanın “gemiyi sevk ve idaresi” özel önem taşımaktadır. Geminin sevk ve idaresi için geminin türü, tonlatosu ve sefer bölgesine göre değişiklik gösteren yeterlik belgesine sahip olmak gereklidir. Bu özelliklerden yola çıkılarak kaptan, gemiyi sevk ve idare eden ve bunun için gereken belirli yeterlik belgesini haiz olan gemi adamı olarak tanımlanabilir¹². Kaptanın gemiyi sevk ve idaresi altında bulundurması, yalnızca geminin değil aynı zamanda gemi adamları ile diğer kişilerin de kaptanın emir

Sözleşme’ye İlişkin Değişikliklerin Kabulü Hakkında (MSC.21(59) Sayılı) Karar”a katılmamıza ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı ve ekindeki MSC.21(59) Sayılı kararın resmi Türkçe çevirisi için bkz. 27.06.2013 T. ve 28690 (Mükerrer) sayılı RG.

⁷ RG: 10.02.2018 T. ve 30328 S.

⁸ Yönetmeliğe göre kaptan tanımları için bkz: Birinci Bölüm/II/B.

⁹ RG: 29.04.1967 T. ve 12586 S.

¹⁰ Öğretilerdeki kaptan tanımları için bkz. Göknıl, **a.g.e.**, s. 114; Tahir Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 186; Adil İzveren/ Nisim Franko/ Ahmet Çalık, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1994, s. 129; Emine Yazıcıoğlu, **Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku**, Gözden geçirilmiş ve Genişletilmiş On Beşinci Baskı, İstanbul, Filiz, 2020, s. 299. (**Deniz Ticareti**); Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e.**, s. 558; Fahiman Tekil, **Deniz Hukuku**, 6. Bası, Alkım, 2001, s. 194. (**Deniz Hukuku**); Fevzi Topsoy, **Deniz Ticareti Hukuku I (Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri)**, İstanbul, Legal, 2020, s. 268. (Deniz Ticareti I); John A.C. Cartner/ Richard P. Fiske/ Tara L. Leiter, **The International Law Of The Shipmaster**, London, Informa, 2009, s. 3 ve s. 86.

¹¹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 186; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 299; Topsoy, **Deniz Ticareti I**, s. 268; Cartner/ Fiske/ Leiter, **a.g.e.**, s. 3.

¹² Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 186; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 299.

ve yönetimi altında olması şeklinde anlaşılmalıdır¹³. Dolayısıyla kaptan, gemideki en yetkili gemi adamıdır.

B. Sıfatı

Yukarıda da ifade ettiğimiz gibi kaptan, TTK m. 934’te açıkça gemi adamları arasında sayılmıştır. DİK m.2/B’de¹⁴ de aynı yönde düzenleme yapılmıştır. Bununla birlikte Yargıtay, kaptanın DİK uygulaması bakımından gemi adamı olup olmadığına ilişkin olarak geçmiş yıllarda farklı kararlar vermiştir¹⁵. Özellikle Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 1974 tarihinde vermiş olduğu bir karar¹⁶ DİK bağlamında kaptanın gemi adamı niteliği yönünden dikkat çekicidir. Bu kararda YHGK, aynı maddenin farklı bentlerinde (DİK m.2/B, C ve Ç) kaptanın hem gemi adamları arasında hem de

¹³ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 299; Gemide çalışan yahut taşınan kişiler üzerinde kaptanın “üstün yetkisi (*paramount power*)”nin olduğu, hem geleneksel hem de hukuki olarak kabul edilmektedir. Bkz. Cartner/ Fiske/ Leiter, **a.g.e**, s. 133; Sözer, kaptanın donatanın kanuni temsilcisi ve gemideki mutlak yetkili olmasına da işaret ederek kaptanın modern tabirle geminin “Chief Executive Officer (CEO)”su olduğunu ifade etmektedir. Bkz. Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı) Cilt II: Müşterek Avaryalar- Çatmalar- Kurtarma- Gemi Alacaklısı Hakkı**, 1. Bası, İstanbul, Vedat, 2016, s. 392. (Ders Kitabı II)

¹⁴ DİK m.2/1/b şöyledir: “...B) Bir hizmet aktine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere “gemiadamı” denir...”

¹⁵ Kaptanın gemi adamı olmadığı yönündeki Yargıtay’ın bazı eski tarihli kararları ve ayrıntılı eleştiriler için bkz: K. Ahmet Sevimli, **İş Hukukunda Kaptan**, 1. Bası, İstanbul, Türkiye Denizciler Sendikası, 2001, s. 76 dp. (71) ve s. 76 vd.

¹⁶ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E.1970/9-112, K.1974/520, T. 15.05.1974. (<http://www.kazanci.com> ET: 09.10.2020) İlgili karar daha geniş bir özetle şöyledir: İlgili karara konu olayda davacı, davalıya ait gemide birinci kaptan olarak çalışmış ve ardından bir kısım işçilik alacakları için dava açmıştır. Yerel mahkemenin direnme kararı sonrası YHGK’ya gelen davada uyuşmazlık kaptanın gemi adamı sayılıp sayılamayacağı ve dolayısıyla davaya iş mahkemesinin bakıp bakamayacağı noktasında toplanmıştır. İlgili uyuşmazlığa bakan YHGK, DİK. m.2’nin B bendinde kaptanın gemi adamları arasında sayılmış olduğunu belirtmiş ve buna rağmen aynı maddenin C ve Ç bentlerinde de kaptanın gemiyi sevk ve idare eden ve işveren adına ve hesabına harekete yetkili ve işveren gibi sorumlu bir kişi olarak kabul edildiğine işaret etmiştir. YHGK buradan hareketle aynı maddenin farklı bentlerinde kaptanın hem gemi adamları ve hem de işveren vekili olarak sayılmış olmasının gerekçesini açıklığa kavuşturmaya çalışmıştır. Daha sonra DİK m. 27’de bir gemide birden fazla kaptan bulunabileceğine ve bunlardan birinin birinci kaptan olduğuna dikkat çekilmiştir. Ardından 2. maddenin B bendinde sayılan kaptanın, birinci kaptanın dışındaki kaptanlar olacağı ve bu bentteki kaptanın birinci kaptanı kapsamadığı; aksi kabul ile birinci kaptanın gemi adamı olarak kabulü durumunda, C ve Ç bentlerine de kaptanın alınmasının sebepsiz olacağı belirtilmiştir. Ayrıca gemiyi sevk ve idare eden ve gemi adamlarına karşı işverenin sorumluluğunu yüklenen birinci kaptanın gemi adamı olarak sayılmasının izahının mümkün olmayacağı ifade edilerek kaptanın Deniz İş Kanunu bakımından gemi adamı olmadığı yönünde sonuca varılmıştır.; Kararın muhalefet şerhinde kaptanın gemi adamı sayılmamasının donatanın sorumluluğu bakımından da sonuç doğuracağı ifade edilmiştir. Kararın muhalefet şerhi için bkz: Gündüz Aybay, **Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, İstanbul, MAS, 2000, s. 120-122. (Kararlar)

işveren vekili olarak sayılmasını açıklığa kavuşturmaya çalışmıştır. Ardından DİK m. 27’de bir gemide birden fazla kaptan bulunabileceğine ve bunlardan birinin birinci kaptan olduğuna dikkat çekilmiştir. Buradan hareketle, DİK 2. maddesinin B bendinde sayılan kaptanın, birinci kaptan dışındaki kaptanlar olacağı ve bu bentteki kaptanın birinci kaptanı kapsamadığı; aksi kabul ile birinci kaptanın gemi adamı olarak sayılması halinde, C ve Ç bentlerine de kaptanın alınmasının sebepsiz olacağı ifade edilmiştir. Sonuç olarak YGHK, birinci kaptan ve diğer kaptanlar şeklinde bir ayrıma giderek birinci kaptanın DİK anlamında gemi adamı olarak sayılamayacağına hükmetmiştir. Oysa birinci kaptan, ikinci kaptan şeklindeki ayırım uygulamada yapılmakta ise de hukuken yalnızca bir kaptan vardır¹⁷. İkinci kaptan veya üçüncü kaptan olarak anılan kişiler, güverte sınıfı gemi adamlarından olan gemi zabitlerini ifade etmektedir¹⁸.

İşaret edilmelidir ki 1980 tarihli YHGK kararı¹⁹ ile kaptanın DİK anlamında gemi adamı olduğu kabul edilmiştir. Fakat bu kararda sonuca ulaşılırken “kaptanın gemi adamı sayılmaması durumunda bunun en önemli sonucunun donatanın sorumluluğunda etkisini göstereceği”ne ve dolayısıyla eTTK m.947 (TTK m.1062) hükmüne dayanılarak donatandan talepte bulunulamayacağına vurgu yapılmıştır. Karara bu yönüyle katılmak mümkün değildir. Zira kaptanın DİK uyarınca gemi adamı olmadığı sonucuna varılsa dahi TTK m.934’te kaptan, gemi adamı olarak nitelendirilmiştir. Kaptanın DİK anlamında gemi adamı sayılıp sayılmaması, onun

¹⁷ Rayegân Kender, “Deniz İş Kanununda İşveren, İşveren Vekili, Kaptan ve Gemi Adamı Kavramları”, **1984 Yılı Konferansları**, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul, 1985, (s.149-156), s. 151. (Kavramlar); Aybay, **Kararlar**, s. 122; Cüneyt Süzel, “Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi”, **Prof.Dr. Saim Üstündağ’a Armağan**, Ankara, Adalet, 2009, (s. 433-463) s. 440. (Kaptan)

¹⁸ Kender, **Kavramlar**, s.151; Aybay, **Kararlar**, s.122; Süzel, **Kaptan**, s. 440.

¹⁹ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E.1979/11-263, K. 1980/5478, T. 25.04.1980. (<http://www.kazanci.com> ET: 09.10.2020) İlgili kararda Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 1970/9-112 Esas, 1974/520 Karar ve 15.05.1974 tarihli kararının zayıf bir çoğunluk ile alındığı belirtildikten sonra kaptanın gemi adamı sayılmaması halinde işveren durumundaki donatan ile aralarındaki uyuşmazlığın iş mahkemesinden ayrı bir merciide -yani asliye hukuk veya asliye ticaret mahkemesinde- görüleceği belirtilmiştir. Bu durumun ise DİK’in temel ilke ve felsefesine aykırı olacağı ifade edilerek kaptanın işveren vekilliği gibi bir ek sıfatı haiz olmasının DİK’ten doğan haklarından mahrum kalmasını gerektirmeyeceği sonucuna varılmış ve kaptanın gemi adamı sıfatının olduğu kabul edilmiştir. Bu kararda sonuca varılırken ikinci gerekçe olarak, kaptanın gemi adamı sayılmaması durumunda, bunun en önemli sonucunun donatanın sorumluluğunda etkisini göstereceği ifade olunmuştur.

TTK anlamında gemi adamı sayılmasına engel olmaz²⁰. Kaptanın işveren vekili²¹ olması da onun işverenle olan sözleşmesini DİK kapsamından çıkarmaz. O, işvereni ile olan iş ilişkisinde gemi adamı, işveren adına ve hesabına hareket etmesi ile de işveren vekili konumundadır²². Kaptanın ücret karşılığında iş görme ve bağımlılık²³ özelliklerine sahip olduğu dikkate alındığında DİK anlamında da gemi adamı olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır²⁴. Ayrıca son yıllardaki Yargıtay kararları²⁵ kaptanın gemi adamı olduğu yönündedir. Öğretide de kaptanın DİK anlamında gemi adamı niteliğinde olduğu ittifakla kabul edilmektedir²⁶.

²⁰ Kender, **Kavramlar**, s. 155; Doğanay, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 1970/9-112 Esas, 1974/520 Karar ve 15.05.1974 tarihli kararı eleştirdiği makalesinde kaptanın gemi adamı sayılmamasının donatanın sorumluluğuna da etki edeceğini belirtmiştir. Bkz. Doğanay, **Kaptan**, s. 57 vd. Fakat Kender'in de belirttiği gibi DİK uygulaması bakımından kaptanın gemi adamı sayılıp sayılmaması, TTK hükümlerinin uygulanması yönünden bir etki göstermeyeceği için bu gerekçeye katılmıyoruz.

²¹ İşveren vekilini tanımlayan 4857 Sayılı İş Kanunu m.2/4 hükmüne göre “İşveren adına hareket eden ve işin, işyerinin ve işletmenin yönetiminde görev alan kimselere işveren vekili denir. İşveren vekilinin bu sıfatla işçilere karşı işlem ve yükümlülüklerinden doğrudan işveren sorumludur.” Hükmün ikinci cümlesi, işverenle işveren vekili arasındaki doğrudan temsil ilişkisini ortaya koymaktadır. İşveren adına hareket edecek olan işveren vekilinin, işletmenin bir kısmının ya da tamamının yönetiminde görev alması mümkündür. İşveren vekilinin sahip olduğu yönetim görevinin kapsamı da işveren vekili sayılmak için önem arz etmez. Önemli olan işveren adına yönetim yetkisinin kullanılmasıdır. Bu kapsamda işveren vekili hakkında bilgi için bkz. Ömer Ekmekçi/ Esra Yiğit, **Bireysel İş Hukuku Dersleri**, 2. Baskı, İstanbul, On İki Levha, 2020, s. 83 vd.; Sarper Süzek, **İş Hukuku**, Yenilenmiş 16. Baskı, İstanbul, Beta, 2018, s. 186 vd.; Her ne kadar 4857 sayılı İş Kanunu deniz taşıma işlerine uygulanmıyor olsa da (4857 Sayılı Kanun m.4/1), DİK m.2/Ç hükmündeki işveren vekili tanımının İş Kanunu'ndaki tanımla paralel olması dolayısıyla iş hukuku öğretisinde yapılan bu açıklama da konumuz bakımından yol göstericidir.

²² Süzel, **Kaptan**, s. 442; DİK m.2'nin Ç bendinin özelliği kaptanın işveren vekili olarak kabul edilmesidir. DİK ile kaptanın işveren vekili olarak kabulü sonucu TTK ile de paralellik sağlamıştır. Nitekim kaptanın temsil yetkisini düzenleyen TTK m.1103(eTTK m..986) ile kaptanın bağlama limanında da gemi adamı tutabileceği ifade edilmiştir. Bkz: Kender, **Kavramlar**, s.150.; Kaptanın işveren vekilliğine ilişkin olarak bkz. Mehmet Nusret Bedük, **Deniz İş Sözleşmesi**, Ekin, 2012, s. 27-28; Bektaş Kar, **Deniz İş Hukuku**, Ankara, Yetkin, 2012, s. 96 vd.; Yunus Alhan, **Gemi Kaptanının İşveren Vekilliği**, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Bölümü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Antalya, 2016, s. 38 vd.

²³ Bağımlılık unsuru yönünden kaptan hakkında yapılan değerlendirme için bkz. Birinci Bölüm/III/B.

²⁴ Sevimli, **a.g.e.**, s. 83.

²⁵ Yargıtay'ın kaptanı Deniz İş Kanunu kapsamında gemi adamı olarak kabul ederek hüküm verdiği bazı kararlar için bkz. Yargıtay 9. HD. 17.2.2014 tarih ve 2011/54812 E. 2014/4563 K. sayılı karar; Yargıtay 9. HD. 08.06.2015 tarih ve 2014/34253 E. 2015/20920 K. sayılı karar (<http://www.kazanci.com> ET: 02.11.2020)

²⁶ Kar, **a.g.e.**, s.78 ve s. 96-99 ; Süzel, **Kaptan**, s. 440-443; Bedük, **a.g.e.**, s. 14 vd. ; Kerim Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, Cilt 1, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2017, s. 831-832. (Deniz Ticareti I); İnci Deniz Kaner, **Deniz Ticareti Hukuku I-II (Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Kaptan, Navlun Sözleşmeleri)**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik Baskı, İstanbul, Filiz, 2018, s. 109. (Deniz Ticareti I-II) ; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 129 vd. ile s. 153; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 194. (**Deniz Hukuku**) ; Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku I : Giriş-Gemi Donatan ve Donatma İştiraki Gemi Adamları**, Gözden Geçirilmiş İlaveli 3. Bası, İstanbul, Kutulmuş, 1970, s. 369. (Deniz Ticareti

II. KAPTAN OLABİLME KOŞULLARI VE KAPTANIN SINIFLANDIRILMASI

A. Genel Olarak Kaptan Olabilme Koşulları

Her bir kaptan tipi için ayrı ayrı belirlenmiş olan yeterlik şartları dışında kaptan olabilmek için, gemi adamı olmaya ilişkin genel koşulların da sağlanması gerekir. Zira kaptan da GKKY kapsamında bir gemi adamıdır (GKKY m.3/1.s). Gemi adamı olabilme şartları GKKY m.42/1²⁷,de düzenlenmiştir. Buna göre gemi adamı -ve dolayısıyla kaptan- olabilmek için şu şartlar gereklidir:

İlk olarak “*Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da Türkiye Cumhuriyetinde veya Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde denizcilik ile ilgili eğitim-öğrenim gören ve/veya mezun olan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da 25/9/1981 tarihli ve 2527 sayılı Türk Soylu Yabancıların Türkiye’de Meslek ve Sanatlarını Serbestçe Yapabilmelerine, Kamu, Özel Kuruluş veya İşyerlerinde Çalıştırılabilmelerine İlişkin Kanun kapsamındaki Türk soylu yabancı olmak*” gereklidir. Hükümde öngörülen vatandaşlığa ilişkin şartlar açık olmakla birlikte ve 2527 sayılı kanun kapsamında kimlerin “Türk soylu yabancı” olduğunun açıklanması gerekmektedir. 2527 sayılı kanunda ve bu kanunun uygulama yönetmeliğinde “Türk soylu yabancı” kavramı tanımlanmış değildir. Öte yandan Kanunun uygulama yönetmeliğinin 3. ve 15. Maddeleri uyarınca Türk soylu yabancıların çalışma izni

I) ; Kender, **Kavramlar**, s.151 vd ; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 187; Doğanay, **Kaptan**, s. 53 vd.; Sevimli, **a.g.e**, s. 76 vd.; Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e**, s. 559.

²⁷ Gemiadamı olabilme şartları kenar başlıklı GKKY m.42/1 şöyledir: “(1) **Gemiadamı olabilmek için;** a) *Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da Türkiye Cumhuriyetinde veya Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde denizcilik ile ilgili eğitim-öğrenim gören ve/veya mezun olan Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da 25/9/1981 tarihli ve 2527 sayılı Türk Soylu Yabancıların Türkiye’de Meslek ve Sanatlarını Serbestçe Yapabilmelerine, Kamu, Özel Kuruluş veya İşyerlerinde Çalıştırılabilmelerine İlişkin Kanun kapsamındaki Türk soylu yabancı olmak*, b) *Bu Yönetmelikte belirtilen gemiadamı yeterlik dereceleri için ön koşul olan yaş, öğrenim derecesi, deniz hizmet süresi ve diğer gerekleri sağlamış olmak*, c) *Sağlık durumunun deniz hizmetine elverişli olduğunu bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre belgelemek*, ç) *26/9/2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununda yer alan örgüt faaliyeti çerçevesinde işlenen uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticareti suçu veya suçtan kaynaklanan malvarlığı değerini aklama suçu veya göçmen kaçakçılığı veya insan ticareti, haksız ekonomik çıkar sağlamak amacıyla kurulmuş bir örgütün faaliyeti çerçevesinde cebir ve tehdit uygulanarak işlenen suçlar ile İkinci Kitap Dördüncü Kısım Dört, Beş, Altı ve Yedinci Bölümünde tanımlanan suçlardan veya istimal ve istihlak kaçakçılığı hariç kaçakçılık suçlarından hükümlü bulunmamak*, d) *5237 sayılı Kanunun 188 inci, 190 inci ve 191 inci maddelerindeki suçlardan dolayı hakkında verilmiş bir mahkûmiyet veya güvenlik tedbiri kararı bulunmamak, gerekir....”*

alabilmek için Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğünce tutulan özel kütüğe kaydolmaları gereklidir. Bu kütüğe kaydolmakla kendilerine “Yabancılar mahsus kimlik belgesi” verilir. İçişleri Bakanlığınca düzenlenen bu belgeyi haiz yabancılar 2527 sayılı kanun kapsamında “Türk soylu yabancı” statüsünde olurlar. Dolayısıyla 2527 sayılı kanun kapsamında kimin “Türk soylu yabancı” olacağı “Yabancılar mahsus kimlik belgesi” düzenlenmekle İçişleri Bakanlığınca kararlaştırılmış olacaktır. O halde kimlerin Türk soylu olduğu, devletin takdirine göre tayin olunacaktır²⁸. Vatandaşlık şartına ilişkin bir başka düzenleme 815 Sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Kara Suları Dahilinde İcrayı San’at ve Ticaret Hakkında Kanun²⁹ (Kabotaj Kanunu) m.3’te düzenlenmiştir. Buna göre Türk karasuları içerisinde Türk gemi ve deniz araçlarında kaptanlık yapmak Türk vatandaşlarına hasredilen işlerdendir. Bununla birlikte Kabotaj Kanunu m.4’e göre Hükümet (Cumhurbaşkanı) geçici olarak ve hiçbir hak sağlamamak şartıyla Türk tahlisiye (can kurtarma) gemilerinde yabancı kaptan ve gemi adamı çalıştırılmasına izin verebilir. Bu kapsamda ele alınması gerekli son düzenleme 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu m.9 hükmüdür. İlgili hüküm uyarınca donatanın yabancı ya da Türk olması fark etmeksizin Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı gemi ve yatlarda kaptanın Türk vatandaşı olması gereklidir³⁰.

İkinci olarak GK KY’de belirtilen “*gemiadamı yeterlik dereceleri için ön koşul olan yaş, öğrenim derecesi, deniz hizmet süresi ve diğer gereklerin*” sağlanmış olması gerekmektedir. Dolayısıyla aşağıda ifade edileceği üzere her bir sınıftaki kaptan yeterlik derecesi için ayrı ayrı belirlenmiş olan yaş, öğrenim derecesi, deniz hizmet süresi ve diğer şartlar, ilgili olduğu derece için sağlanmak durumundadır.

Üçüncü olarak “*Sağlık durumunun deniz hizmetine elverişli olduğunu bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre belgelemek*” gerekmektedir. Gemi adamlarının sağlık durumlarına ilişkin kuralları düzenleyen GK KY m.58³¹ kaptan için de önem arz

²⁸ Bu konuda bkz. Aysel Çelikel/ Günseli (Öztekin) Gelgel, **Yabancılar Hukuku**, Yenilenmiş 24. Bası, İstanbul, Beta, 2018, s. 212.

²⁹ RG: 29.04.1926 T. ve 359 S.

³⁰ Türk bayraklı gemilerde belli şartlarla yabancı gemi adamı çalıştırılması mümkündür. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Çelikel/ (Öztekin) Gelgel, **a.g.e.**, s. 231-232.

³¹ GK KY m.58 kenar başlığı ile birlikte şöyledir: “**Gemiadamlarının sağlık yoklamaları**

eder. İlgili maddeye göre gerekli sağlık belgesinin -yönerge kapsamına girmesi halinde- Gemiadamları Sağlık Yönergesi'ne³² göre alınması gerekebilecektir. Denizde çalışmaya engel sakatlıklar ve hastalıklar Yönerge ile belirlenmektedir (GKKY m.58/6). Bu sakatlık ve hastalıklara ilişkin düzenleme, Yönerge'nin 5. maddesi³³ ile getirilmiştir³⁴.

MADDE 58 – (1) Gemiadamları, Sağlık Bakanlığı tarafından yayımlanan Gemiadamları Sağlık Yönergesi hükümlerine göre iki yılda bir periyodik sağlık yoklaması yaptırırlar.

(2) İlk kez gemiadamı olacakların sağlık yoklamaları ile iki yılda bir tekrarlanan sağlık yoklamaları, Gemiadamları Sağlık Yönergesi hükümlerine göre yetkilendirilen kamu ve özel sağlık kuruluşlarınca yapılır.

(3) Liman başkanlıkları; sağlık durumlarından kuşku duyulan ya da hasta oldukları bildirilen gemiadamlarından, sağlık durumlarının denizde çalışmalarına engel olup olmadığının belirlenmesi amacıyla sağlık yoklaması yaptırmalarını isteyebilir.

(4) 200 GT'den küçük olan gemilerde çalışan gemiadamları ile balıkçı gemilerinde çalışan gemiadamlarının tabi olacakları sağlık raporları, sürücü olur raporu düzenlemeye yetkili kamu veya özel sağlık kuruluşlarından veya Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nün birimlerinden alınır. Bu sağlık raporları, beş yıl geçerlidir. Rapor düzenlenmesinde, B sınıfı sürücü belgelerinin düzenlenmesinde esas alınan sağlık şartları veya raporun Sağlık Bakanlığı Türkiye Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü'nden alınması durumunda anılan Genel Müdürlüğün belirleyeceği standartlar geçerlidir. Göz muayenesinde renkkörü olduğu veya gece körlüğü olduğu tespit edilenler gemiadamı olamazlar. Balıkçı gemisi güverte tayfası yeterliği dışında, bu madde kapsamında olan gemiadamları, ilk kez gemiadamı olurken ikinci fıkra hükümlerine uygun sağlık raporu almak, bu fıkra kapsamı dışındaki gemilerde çalışmaları halinde ise, Gemiadamları Sağlık Yönergesine göre iki yıllık sağlık raporlarını almak zorundadırlar.

(5) Gemiadamının sahip olduğu Gemiadamı Sağlık Yoklama Belgesi veya sağlık raporunun geçerlilik süresinin geminin seferi sırasında bitmesi durumunda veya acil durumlarda, Sözleşmeye taraf olan başka bir ülkenin sağlık kuruluşlarının bulunduğu bir sonraki limana kadar, gemiadamının süresi biten Gemiadamı Sağlık Yoklama Belgesi veya ilgili liman idaresince sağlık raporundaki koşulları taşıdığına kanaat getirilmesi durumunda, gemiadamının seferine izin verilebilir ancak bu süre üç ayı aşamaz.

(6) Denizde çalışmaya engel sakatlıklar ve hastalıklar, sağlık yoklaması sonuçları ve sonuçlara itiraz ile ilgili usul ve esaslar, Gemiadamları Sağlık Yönergesi ile belirlenir.”

³² 26.07.2021 tarihli ve 66375781-010.04-102 sayılı bakanlık makamı (Sağlık Bakanlığı) onayı ile yürürlüğe giren Yönerge için bkz. (<https://www.hssgm.gov.tr/GemiadamıSağlıkİslemleri>) (ET: 20.09.2021)

³³ Gemiadamları Sağlık Yönergesi m.5 şöyledir: “**Sağlık şartları**

MADDE 5-(1) Gemiadamının, gemide rutin ve acil durumlarda yapması gereken görevlerini yerine getirmesine engel olabilecek, denizde hizmet gerçekleştirirken kötüleşmesine veya kişinin hizmet için uygun olmamasına sebep olabilecek veya gemideki diğer kişilerin sağlığını da tehlikeye atacak herhangi bir sağlık problemi olmamalıdır.

(2) Gemiadamı adayı ve gemiadamlarının sağlık muayenelerinde, görme, renk görme ve işitme kriterleri, rastlanabilen yaygın tıbbi durumlar, bunlara yaklaşım şekilleri, sınırlama ve yasaklamalar veya denizde çalışmaya engel durumlar ile gemiadamının minimum fiziksel yeterliliklerine ait bilgiler Ek-1 bölümünde yer almaktadır.

(3) Gemiadamı, etkin iletişimde bulunmak için yeterli duyma ve konuşma yetisine sahip olmalı ve sesli alarmları ayırt edebilecek durumda olmalıdır

(4) Gemiadamlarınca, gemide karar vermeyi ve dengeyi, rutin ve acil görevlerin etkin ve emniyetli bir şekilde yerine getirilmesini ve diğer gereklilikleri sağlayacak yan etkileri olan ilaçların kullanımı söz konusu olmamalıdır.”

³⁴ Yönergenin m.5/2 hükmüne göre “Gemiadamı adayı ve gemiadamlarının sağlık muayenelerinde, görme, renk görme ve işitme kriterleri, rastlanabilen yaygın tıbbi durumlar, bunlara yaklaşım şekilleri, sınırlama ve yasaklamalar veya denizde çalışmaya engel durumlar ile gemiadamının minimum fiziksel

Dördüncü olarak “26/9/2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununda yer alan örgüt faaliyeti çerçevesinde işlenen uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticareti suçu veya suçtan kaynaklanan malvarlığı değerini aklama suçu veyahut göçmen kaçakçılığı veya insan ticareti, haksız ekonomik çıkar sağlamak amacıyla kurulmuş bir örgütün faaliyeti çerçevesinde cebir ve tehdit uygulanarak işlenen suçlar ile İkinci Kitap Dördüncü Kısım Dört, Beş, Altı ve Yedinci Bölümünde tanımlanan suçlardan veya istimal ve istihlak kaçakçılığı hariç kaçakçılık suçlarından hükümlü bulunmamak” şartları aranmaktadır. “İkinci Kitap Dördüncü Kısım Dört, Beş, Altı ve Yedinci Bölümünde tanımlanan” suçların başlığının sırası ile “devletin güvenliğine karşı suçlar, anayasal düzene ve bu düzenin işleyişine karşı suçlar, milli savunmaya karşı suçlar, devlet sırlarına karşı suçlar ve casusluk” olduğunu ifade etmek yerinde olacaktır. Dolayısıyla kaptan olabilmek için bu suçlardan hükümlü bulunmamak gerekmektedir.

Son olarak “5237 sayılı Kanunun 188 inci, 190 inci ve 191 inci maddelerindeki suçlardan dolayı hakkında verilmiş bir mahkûmiyet veya güvenlik tedbiri kararı bulunmamak” gereklidir. Buna göre kaptan olabilmek için “uyuşturucu veya uyarıcı madde imal ve ticareti, uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanılmasını kolaylaştırma, kullanmak için uyuşturucu veya uyarıcı madde satın almak, kabul etmek veya bulundurmak ya da uyuşturucu veya uyarıcı madde kullanmak” suçlarından dolayı kişi hakkında bir mahkumiyet yahut güvenlik tedbiri kararı bulunmaması gereklidir.

Uzakyol kaptanı ve kaptan yeterliğine sahip olmak için, GKKY m.42/2 hükmü uyarınca, yukarıda ifade edilen gemi adamı olabilme şartlarına ek olarak “taksirli suçlar ve ertelenmiş mahkûmiyet kararları hariç olmak üzere, hükmün açıklanmasının geri bırakılması sınırından fazla süreli hapis cezası veya affa uğramış olsalar dahi, zimmet, irtikap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, hileli iflas gibi yüz kızartıcı veya şeref ve haysiyeti kırıcı suçtan veya resmi ihale ve alım satımlara fesat karıştırma, Devlet sırlarını açığa vurma, terörün finansmanı suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza ile hüküm giymemiş olmak” şartları da aranmaktadır.

yeterliliklerine ait bilgiler Ek-1 bölümünde” bulunmaktadır. Örneğin söz konusu bu Ek’e bağlı Tablo-7’de, alkol bağımlılığı sürekli ise bu durum, sürekli uygunsuzluk sebebi olarak sayılmıştır.

Kaptan gerekli şartları sağladığında kendisine gemi adamı yeterlik belgesi ve gemi adamı cüzdanı verilir (GKKY m.43). İçerik ve süreleri Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Eğitim ve Sınav Yönergesi³⁵ (GKKESY) ile belirlenmiş olan denizcilikle ilgili eğitimleri, yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında gören kaptanlara İdare³⁶ tarafından bu eğitimlere ilişkin eğitim belgeleri verilir (GKKY m.44). Ayrıca GKKY m.52/1 hükmünde gemi adamı yeterlik belgesi sicil kayıtlarının İdare tarafından bilgisayar ortamında Gemi Adamları Bilgi Sisteminde tutulacağı ifade edilmiştir. Gemi Adamları Bilgi Sistemine kaydedilen ve GKKY’de belirtilen yeterlik seviyelerine göre gemi adamı cüzdanı alacak olan kaptana, harcı alındıktan sonra İdarenin (Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün) uygun gördüğü şekilde, fotoğraflı ve Türkçe ve İngilizce düzenlenen gemi adamı cüzdanı verilir. Bu belge beş yıl süreli olup gemi adamı yeterlik belgesini de içerecek şekilde düzenlenir (GKKY m.55/1). GKKY’de yer alan her türlü gemi adamı işlemiyle ilgili başvurular, İdarece kurulan Gemi Adamları Elektronik Başvuru Sistemi üzerinden yapılır. Kaptanın bu sistem üzerinden yaptığı (gemi adamı cüzdanı için) başvurularda, yeterliğinin doğrulanması elektronik veri tabanı üzerinden İdarece³⁷ yapılır (GKKY m.53/1- m.55/2).

B. Türk Hukukunda Kaptanın Sınıflandırılması

Gemiyi sevk ve idare eden kaptanın belirli vasıfları haiz olmasında kamu yararı vardır. Bu sebeple, kaptan olabilmek için belirli eğitimin tamamlanması, staj yapılması ve mevzuatta öngörülen sınavda başarılı olunması gereklidir. Öngörülen tüm koşulları yerine getirip sınavda başarılı olan kişiye yetkili merciler tarafından yeterlik belgesi verilmektedir³⁸. Kaptanların yeterlikleri, belgelendirmeleri, eğitimleri, sınavları, sağlık durumları ile diğer bazı işlemlerine ilişkin kurallar GKKY’de düzenlenmiştir.

³⁵ İlgili Yönerge 10/2/2018 tarih ve 30328 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’ne dayanılarak hazırlanmış ve 12/02/2018 tarihli ve 12159 sayılı Bakanlık Makamı Oluru ile yürürlüğe girmiştir. Yönerge için bkz. (<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/gemiadamlari-ve-kilavuz-kaptanlar-egitim-ve-sinav-yonergesi-yds-puan-cetveli-degistirilmis.pdf>)

³⁶ İdare, GKKY m.3/1.dd. hükmüne göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü’nü ifade etmektedir. Fakat 17.01.2020 Tarih ve 31011 Sayılı RG’de yayımlanan 56 Sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 6. maddesi uyarınca Deniz ve İç Sular Düzenleme Genel Müdürlüğü kaldırılmış ve Denizcilik Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Dolayısıyla İdare’nin Denizcilik Genel Müdürlüğü olarak anlaşılması gerekir.

³⁷ İdare’nin Denizcilik Genel Müdürlüğü olarak anlaşılması gerekir.

³⁸ Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 186.

GKKY kapsamında kaptanın sevk ve idaresi altında bulunacak olan geminin türü, tonilatosu ve sefer bölgesi göz önüne alınarak çeşitli kaptan tanımları yapılmış ve bu kaptanlara ilişkin olarak ayrı ayrı yeterlik dereceleri belirlenmiştir. Bu yeterlik dereceleri bakımından gerekli olan yaş, eğitim³⁹, belge, denizde hizmet ve sınav şartları detaylı olarak düzenlenmiştir⁴⁰. Kaptanların “STCW Sertifika Eğitimleri ve Belgeleri” başlığı altında öngörülen eğitim ve belgelendirmeye ilişkin şartları da sağlaması zorunludur (GKKY m.29 vd.).

1. Yat Sınıfı

GKKY’da yat kaptanlığına ilişkin üç farklı yeterlik derecesi öngörülmüştür. Bunlar; Yat Kaptanı (149 GT), Yat Kaptanı (499 GT) ve Yat Kaptanı (Sınırsız) olarak isimlendirilmiştir (GKKY m.4/4). Yine aynı Yönetmeliğin 26. maddesinde yat kaptanlarına ilişkin yeterlik şartları⁴¹ ayrı ayrı belirtilmiştir. Ayrıca ilgili yeterlik

³⁹ GKKY kapsamındaki her türlü gemi adamı belgesinin düzenlenmesine yönelik eğitimler yalnızca İdare (Denizcilik Genel Müdürlüğü) tarafından yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında ve İdarece onaylı özel müfredat dahilinde yapılır. İdarece yetkilendirilmeyen eğitim kurumlarında öğrenim görmüş kişilere gemiadamı cüzdanı, gemiadamı yeterlik belgesi veya gemiadamı uzmanlık belgesi verilmez (GKKY m.35/4-5).

⁴⁰ Bununla birlikte liman ve kabotaj seferinde çalışacak kaptanların “GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterliği yerine en az VHF haberleşmesi yapabilecek yeterlikte olduğunu gösteren onaylanmış bir sertifikaya sahip olmaları” GKKY m.15 uyarınca yeterli sayılmaktadır. Liman seferi “Sınırları belirli limanlar içinde yapılan seferleri”ni, kabotaj seferi ise “Liman sefer bölgesi sınırları aşılarak Türkiye limanları arasında yapılan seferleri”ni ifade etmektedir (Bkz. GKKY m.3/gg,kk).

⁴¹ İlgili yönetmeliğe göre yat kaptanı için yeterlik şartları şunlardır: “**Yat sınıfı gemiadamları yeterliklerinin şartları Madde 26 – (1) Yat Kaptanı (149 GT) yeterliği almak için müracaat edenlerden;**

a) 18 yaşını bitirmiş ve en az lise mezunu olup Kısa Mesafe Telsiz Operatörü belgesine sahip olmak ve,

b) Usta gemici veya güverte lostramosu yeterliğine sahip olup en az altı ay deniz hizmetinde bulunduktan sonra, Yönergede belirtilen Yat Kaptanı (149 GT) eğitimini yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında almak veya,

c) Yönergede belirtilen Yat Kaptanı (149 GT) eğitimini yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında almak ve tam boyu on beş metreden uzun ticari yatlarda, yolcu motorlarında veya gezinti-tenezzüh teknelerinde toplam üç ay süreyle deniz eğitimi yapmış olmak,

şartlarını ve Yönergede belirtilen İngilizce puan şartını sağlayarak İdarenin öngördüğü sınavda başarılı olanlar Yat Kaptanı (149 GT) yeterliğini almaya hak kazanırlar.

ç) Sınırlı vardiya zabiti ve üstü yeterlik belgelerine sahip güverte sınıfı gemiadamlarına Yat Kaptanı (149 GT) yeterlik belgesi, talepleri halinde, İngilizce şartı hariç bu fıkra da belirtilen eğitim ve sınavlardan muaf olarak verilir.

d) Yönergede belirtilen Yat Kaptanı (149 GT) eğitimini yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında tamamlayanlara, talepleri halinde İdare tarafından Gemici yeterliği verilir. Yat Kaptanı (149 GT) deniz eğitimi bu yeterlik ile yapılabilir.

(2) Yat kaptanı (499 GT) yeterliği almak için müracaat edenlerden;

a) En az lise mezunu olup, GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü veya Kısa Mesafe Telsiz Operatörü belgesine sahip olmak ve,

şartlarında yer alan eğitim ve sınavlar için öngörülen esaslar GKKEY’de düzenlenmiştir. GKKEY Geçici madde 7 hükmünde GKKEY’nin yürürlüğe girmesinden önce Yat Kaptanı (499 GT) yeterliğine sahip olanların mevcut belgeleriyle çalışmaya devam edebilecekleri ve Yat Kaptanı (2999 GT) ve Yat Kaptanı (3000 GT ve üstü) yeterlik belgesine sahip gemi adamlarının belgelerinin Yat Kaptanı (Sınırsız) yeterlik belgesi ile değiştirileceği ifade edilmiştir.

2. Balıkçı Sınıfı

GKKEY’de balıkçı sınıfı kaptanlar, balıkçı gemisi kaptanı ve açık deniz balıkçı gemisi kaptanı olarak iki farklı şekilde düzenlenmiştir (GKKEY m.4/5). Bu kaptanlara

b) Usta gemici veya güverte lostramosu yeterliğine sahip olup en az yirmi dört ay veya Yat Kaptanı (149 GT) yeterliği ile en az on iki ay deniz hizmetinde bulunduktan sonra Yönergede belirtilen Yat Kaptanı (499 GT) eğitimini almak veya,

c) Sözleşmede öngörülen A-II/3 ya da A-II/1 müfredat programlarını içeren eğitimi yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında almak ve tam boyu on beş metreden daha uzun ticari yatlarda, yolcu motorlarında veya gezinti-tenezzüh teknelerinde stajyer olarak toplam üç ay deniz eğitimini tamamlamak veya,

ç) Yönergede belirtilen Yat Kaptanı (499 GT) eğitimini yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında almak, tam boyu on beş metreden daha uzun ticari yatlarda, yolcu motorlarında veya gezinti-tenezzüh teknelerinde stajyer olarak toplam üç ay deniz eğitimini tamamlamak,

şartlarını ve Yönergede belirtilen İngilizce puan şartını sağlayarak İdarenin öngördüğü sınavda başarılı olanlar Yat Kaptanı (499 GT) yeterliğini almaya hak kazanırlar.

d) Birinci zabıt ve üstü yeterlik belgelerine sahip güverte sınıfı gemiadamlarına Yat Kaptanı (499 GT) yeterlik belgesi, talepleri halinde bu maddede belirtilen eğitim ve sınavlardan muaf olarak verilir.

e) İdare tarafından yetkilendirilmiş lise ve dengi okulların yat kaptanlığı bölümünden mezun olanlar ile Yönergede belirtilen Yat Kaptanı (499 GT) eğitimini yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında tamamlayanlara, talepleri halinde Gemici yeterliği verilir. Yat kaptanı (499 GT) deniz eğitimi bu yeterlik ile yapılabilir.

(3) Yat kaptanı (Sınırsız) yeterliği almak için müracaat edenlerden;

a) En az lise mezunu olup GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine sahip olan ve,

b) Yönergede belirtilen Yat Kaptanı (Sınırsız) eğitimini veya Sözleşmede öngörülen A-II/2 müfredat programına uygun bir eğitimi yetkilendirilmiş eğitim kurumlarında almak ve tam boyu on beş metreden daha uzun ticari yatlarda, yolcu motorlarında, gezinti-tenezzüh teknelerinde veya yolcu gemilerinde stajyer olarak toplam üç ay deniz eğitimini tamamlamak veya,

c) Yat kaptanı (499 GT) yeterliği ile boyu yirmi dört metreden daha uzun ticari yatlarda en az yirmi dört ay yat kaptanı olarak deniz hizmeti sahibi olmak,

şartlarını ve Yönergede belirtilen İngilizce puan şartını sağlayarak İdarenin öngördüğü sınavda başarılı olanlar Yat Kaptanı (Sınırsız) yeterliğini almaya hak kazanırlar.

ç) Uzakyol birinci zabiti ve üstü yeterlik belgesine sahip gemiadamlarına Yat Kaptanı (Sınırsız) yeterlik belgesi, talepleri halinde bu fıkra da belirtilen eğitim ve sınavlardan muaf olarak verilir.”

ilişkin yeterlik şartları GKKY m. 27⁴²,de belirtilmiştir. İlgili yeterlik şartlarında yer alan eğitim ve sınavlar için öngörülen esaslar GKKEYS’de hükme bağlanmıştır.

3. Güverte Sınıfı

GKKY’de güverte sınıfı kaptanlar; sınırlı kaptan, kaptan ve uzakyol kaptanı olarak ayırma tabi tutulmuştur (GKKY m.4/1). Bu kaptanlar, GKKY m.3’te ayrı ayrı tanımlanmıştır.

Güverte sınıfı gemi adamları arasında sayılan kaptan yeterlik derecelerinden ilki sınırlı kaptandır. GKKY m.3/öö hükmünde sınırlı kaptan “500 GT’den küçük ve yakın kıyısız sefer⁴³ bölgesinde çalışan gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca Sözleşmenin⁴⁴ II/3 Kuralının 5 inci ve 6 ncı paragraflarında tanımlanan gemi adamı”

⁴² Hükmün ilgili kısmı madde başlığıyla birlikte şöyledir: “**Balıkçı sınıfı gemiadamları yeterliklerinin şartları Madde 27... (2) Balıkçı gemisi kaptanı yeterliği almak için müracaat edenlerden;**

- a) On sekiz yaşını bitirmiş olmak ve,
 - b) Balıkçı gemisi güverte tayfası olarak en az yetmiş iki ay veya gemici veya usta gemici olarak en az otuz altı ay veya güverte lostromosu olarak en az on iki ay deniz hizmetine sahip olmak veya,
 - c) Yönergede belirtilen balıkçı gemisi kaptanı eğitimini/müfredatını veren lise ve dengi okulların balıkçılık ve su ürünleri dalı mezunları ile Yüksek Öğretim Kuruluna bağlı denizcilik eğitimi veren kurumların su ürünleri, su ürünleri mühendisliği, balıkçılık teknolojisi veya balıkçılık teknolojisi mühendisliği bölümü mezunu olmak,
- şartlarını ve İdarenin öngördüğü balıkçı gemisi kaptanı sınavını başarmak şartlarını sağlayanlar balıkçı gemisi kaptanı yeterliğini almaya hak kazanırlar.

(3) Açık deniz balıkçı gemisi kaptanı yeterliği almak için müracaat edenlerden;

- a) Yirmi yaşını bitirmiş olmak,
 - b) Usta gemici olarak en az yetmiş iki ay veya güverte lostromosu olarak en az otuz altı ay veya sınırlı vardiya zabiti yeterliği veyahut balıkçı gemisi kaptanı olarak en az yirmi dört ay deniz hizmetine sahip olmak,
- şartlarını ve İdarenin öngördüğü açık deniz balıkçı gemisi kaptanı sınavını başarmak şartlarını sağlayanlar açık deniz balıkçı gemisi kaptanı yeterliğini almaya hak kazanırlar.

(4) Bu maddede belirtilen balıkçı sınıfı gemiadamı yeterlik belgelerine sahip gemiadamlarının sahip olduğu deniz güvenlik belgeleri süresiz düzenlenir. Ancak, bu gemiadamlarının bu maddede belirtilen yeterlik belgeleri dışındaki bu Yönetmelikte belirtilen yeterlik belgelerine sahip olmaları ve balıkçı gemileri dışındaki gemilerde görev yapmaları durumunda bu belgeleri süreli verilir.”

⁴³ Yakın kıyısız sefer GKKY m.3/eee’de “Kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadeniz’de, Akdeniz’de, Kızıldeniz’de ve İspanya’nın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanya’nın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılan sefer” olarak tanımlanmıştır.

⁴⁴ Sözleşme terimi “Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme”yi (STCW-78) ifade etmektedir. İlgili sözleşmeye katılmamızın kararlaştırıldığı Bakanlar Kurulu Kararı ve sözleşmenin resmi Türkçe metni için bkz. 29.09.2003 T. Ve 25244 sayılı RG.; 1978 Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme’ye İlişkin Değişikliklerin Kabulü Hakkında 22 Mayıs 1991 tarih ve MSC.21(59) Sayılı Karara katılmamızın kararlaştırıldığı Bakanlar Kurulu Kararı ve MSC.21(59) sayılı Kararın resmi Türkçe metni için bkz. 27.06.2013 Tarih ve 28690 (Mükerrer) Sayılı RG.

olarak tanımlanmıştır. Sınırlı kaptan yeterlik şartları GKKY m.8⁴⁵'de belirtilmiştir. İlgili yeterlik şartlarında yer alan eğitim ve sınavlar için öngörülen esaslar GKKEY'de düzenlenmiştir. Bununla birlikte "1997 tarihli Yönetmelik ile kazanılmış haklar" başlıklı GKKY geçici madde 5'e göre "En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesini haiz olmak şartıyla 1997 tarihli Yönetmelik⁴⁶ şartlarına uygun olarak kıyı kaptanı yeterliğine sahip bulunanlar sınavsız sınırlı kaptan yeterliğini almaya hak kazanırlar." denilmekle m.8 ile öngörülen sınav şartına bir istisna getirilmiştir.

Güverte sınıfı gemi adamları arasında sayılan kaptan yeterlik derecelerinden bir diğeri "kaptan"dır. GKKY m.3/ğğ hükmünde kaptan "500 – 3000 GT arasındaki gemileri sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca Sözleşmenin II/2 Kuralının 3, 4.2 ve 4.3 paragraflarında tanımlanan gemi adamı" olarak tanımlanmıştır. Kaptan yeterlik şartları ise GKKY m.11⁴⁷'de belirtilmiştir. İlgili yeterlik şartlarında yer alan eğitim ve sınavlar için öngörülen esaslar GKKEY'de düzenlenmiştir. Öte yandan

⁴⁵ İlgili madde başlığı ile birlikte şöyledir: "**Sınırlı kaptan Madde 8 – (1) Sınırlı kaptan olmak için müracaat edenlerden;**

a) En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine sahip olmak ve,
b) Sınırlı vardiya zabiti yeterliği ile en az yirmi dört ay deniz hizmetine sahip olmak veya,
c) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı veya Sahil Güvenlik Komutanlığından en az dört yıl güverte deniz hizmetini tamamlayıp ayrılan astsubaylardan, seyir branşı mezunu olmak veya diğer branşlardan mezun olup da ilave olarak Yönergede belirtilen seyir ve gemi idaresi kursunu yetkilendirilmiş eğitim kurumunda tamamlamak,

şartlarını yerine getiren ve Yönergede belirtilen İngilizce puan şartını sağlayarak İdarenin öngördüğü sınavda başarılı olanlar Sınırlı Kaptan yeterliğini almaya hak kazanırlar."

⁴⁶ 30/1/1997 tarihli ve 22893 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya Tutma, Kütüklenme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmeliği ifade etmektedir.

⁴⁷ İlgili madde başlığı ile birlikte şöyledir: "**Kaptan Madde 11 – (1) Kaptan olmak için müracaat edenlerden;**

a) En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine sahip olmak ve,
b) Birinci zabıt yeterliği ile 500 GT'den büyük gemilerde liman seferi dışında en az otuz altı ay birinci zabıtlık yapmak veya,

c) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı veya Sahil Güvenlik Komutanlığında en az bir yılı gemi komutanlığı olmak koşulu ile en az on yıl güverte deniz hizmetini tamamlayıp ayrılmış olan astsubaylardan; seyir branşı mezunu olup Sözleşmede öngörülen A-II/2 müfredat programından öğrenimi esnasında almadığı fark derslerini yetkilendirilmiş eğitim kurumunda tamamlamak,

şartlarını yerine getiren ve Yönergede belirtilen İngilizce puan şartını sağlayarak İdarenin öngördüğü sınavda başarılı olanlar kaptan yeterliğini almaya hak kazanırlar.

(2) Yakınyol kaptan klas-III yeterliğine sahip olup da birinci zabıt yeterliğine intibak edenlerin kaptan yeterliğine yükseltilmeleri esnasında bu Yönetmelikte öngörülen deniz hizmeti hesaplanırken yakınyol kaptan klas-III yeterliği ile geçirilen hizmetin bir yıla kadar olan süresi terfide esas alınır."

GKKY geçici madde 5'te “*En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesini haiz olmak şartıyla 1997 tarihli Yönetmelik şartlarına uygun olarak yakınyol kaptan klas-I, yakınyol kaptan klas-II, sınırlı kaptan ile Deniz Kuvvetleri Komutanlığından ayrılan ve yakınyol kaptan klas-III yeterliğine sahip bulunanlar, sınavsız kaptan yeterliğini almaya hak kazanırlar.*” denilmekle m.11'de öngörülen sınav şartına bir istisna tanınmıştır.

Uzakyol kaptanı GKKY m.3/bbb'de “*Tonilato ve sefer bölgesi sınırlaması olmaksızın her türlü gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran, ayrıca Sözleşmenin II/2 Kuralının 1, 2.1, 2.1.2 ve 2.2 paragraflarında tanımlanan gemiadamı*” olarak tanımlanmıştır. Uzakyol kaptanı yeterlik şartları ise GKKY m.14⁴⁸'te belirtilmiştir. İlgili yeterlik şartlarında yer alan eğitim ve sınavlar için öngörülen esaslar GKKEŞY'de düzenlenmiştir. Öte yandan GKKY geçici madde 5'te “*En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesini haiz olmak şartıyla 1997 tarihli Yönetmelik şartlarına uygun olarak uzakyol kaptanı yeterliğine sahip bulunanların belgeleri, sınavsız olarak yeniden düzenlenir.*” denilmiştir.

Son olarak belirtmek gerekir ki kaptanlara STCW-78 Sözleşmesinin ilgili kurallarına uygun olarak verilecek yeterliklerin nitelik ve şartları ayrı ayrı belirlenecektir. Buna göre kaptanlar için bu nitelik ve şartlar; 500 GT'den daha küçük ve yakın kıyısız sefer⁴⁹ yapan gemilerde çalışacaklar, 500 GT'den daha küçük ve yakın kıyısız sefer bölgesi dışına çıkarak sefer yapan gemilerde çalışacaklar, 500-3000 GT

⁴⁸ İlgili madde şöyledir: “**Uzakyol kaptanı Madde 14 – (1) Uzakyol kaptanı yeterliği almak için müracaat edenlerden;**

- a) *En az GMDSS Tahditli Telsiz Operatörü (ROC) yeterlik belgesine sahip olmak ve,*
- b) *Uzakyol birinci zabıt yeterliği ile 500 GT'den büyük gemilerde liman seferi dışında en az otuz altı ay birinci zabıtlık yapmak veya,*
- c) *Deniz Harp Okulu mezunu olup en az bir yılı gemi komutanlığı olmak üzere en az yedi yıl güverte deniz hizmetini tamamlayıp Deniz Kuvvetleri Komutanlığından veya Sahil Güvenlik Komutanlığından ayrılanlardan; Sözleşmede öngörülen A-II/2 müfredat programından öğrenimi esnasında almadığı fark derslerini yetkilendirilmiş eğitim kurumunda görmek,*
şartlarını yerine getiren ve Yönergede belirtilen İngilizce puan şartını sağlayarak İdarenin öngördüğü sınavda başarılı olanlar uzakyol kaptanı yeterliğini almaya hak kazanırlar.
- (2) *Gördükleri eğitim nedeniyle ilk defa yeterlik belgesi alanlar, en az on iki ay deniz hizmeti yapmadıkça kaptan olarak görev yapamazlar.”*

⁴⁹ Yakın kıyısız sefer GKKY m.3/eee'de “*Kabotaj sefer bölgesi sınırları aşılarak, Karadeniz'de, Akdeniz'de, Kızıldeniz'de ve İspanya'nın Fransa sınırına kadar kuzey kıyıları da kapsayan Finistre Burnu ile Moritanya'nın Dakhla Limanı güney sınırını birleştiren çizginin doğusunda kalan deniz alanına yapılan sefer*” olarak tanımlanmıştır.

arası gemilerde çalışacaklar ve 3000 GT ve daha büyük gemilerde çalışacaklar için ayrı ayrı belirlenecektir (GKKY m.5/1.a). Öte yandan 500 GT'den daha küçük ve yakın kıyısız sefer bölgesi dışına çıkarak sefer yapan gemilerde çalışacak kaptanların 500-3000 GT'ye kadar olan gemilerde çalışacak kaptanlar için istenen şartları yerine getirmiş olması aranmaktadır (GKKY m.5/2). Ayrıca GKKY m.33 ve m.34⁵⁰ hükümleri ile kazanılmış haklar başlığı altında düzenlemeler de mevcuttur. GKKY m.33 hükmünde belli şartların varlığı halinde belirli sefer bölgeleri ve tonaj sınırlamaları dahilinde kaptanlık görevinin yapılabileceği durumlar ifade edilmiştir⁵¹.

III. KAPTANIN İSTİHDAM EDİLMESİNE İLİŞKİN ESASLAR

A. Sözleşmenin Kurulması

Kaptan; donatan, işleten, gemi yöneticisi yahut gemi müdürü ile yapacağı bir sözleşmeye istinaden istihdam edilmektedir. Olağanüstü durumların mevcudiyeti halinde bir sözleşme olmaksızın bir başka kaptan tarafından görevlendirilmesi de ihtimal dâhilindedir⁵².

1. Donatan veya İşleten ile Kurulması

Donatan, kendisine ait gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikidir (TTK m.1061). Ayrıca TTK m.1061/2'ye göre kendisine ait olmayan bir

⁵⁰ GKKY m.34 şöyledir: “Her bir yeterlik sahibine intibakları sırasında verilmiş bulunan kazanılmış haklar, yeterlik sahibi daha üst yeterliklere terfi ettikten sonra da devam eder.”

⁵¹ GKKY m.33 hükmünün ilgili kısımları şöyledir: "...**(1) Vardiya zabitlerinden;** ...b) Yakınyol birinci zabıtlığı yeterliğine sahip olup da vardiya zabıtlığı yeterliğine intibak edenler; 1) 1250 GT'ye kadar olan yük gemilerinde, yakın kıyısız seferde kaptanlık,... görevlerini yapar...

(2) Birinci zabıtlardan; a) Yakınyol kaptan klas-IV yeterliğine sahip olup da birinci zabıtlı yeterliğine intibak edenler; 1) 1250 GT'ye kadar olan yük gemilerinde, yakın kıyısız seferde kaptanlık,... görevlerini yapar. b) Yakınyol kaptan klas-III yeterliğine sahip olup da birinci zabıtlı yeterliğine intibak edenler; 1) 2500 GT'ye kadar olan yük gemilerinde, yakın kıyısız seferde kaptanlık,... görevlerini yapar.

(3) Kaptanlardan; a) Yakınyol kaptan klas-II yeterliğine sahip olup da kaptan yeterliğine intibak edenler; 1) 7500 GT'ye kadar olan yük gemilerinde, yakın kıyısız seferde kaptanlık,... 4) 3000 GT'ye kadar olan gemilerde her bölgede kaptanlık, görevlerini yapar. b) Yakınyol kaptan klas-I yeterliğine sahip olup da kaptan yeterliğine intibak edenler; 1) 15000 GT'ye kadar olan yük gemilerinde, yakın kıyısız seferde kaptanlık,... 3) 3000 GT'ye kadar olan gemilerde her bölgede kaptanlık, görevlerini yapar. c) Bu Yönetmelik kapsamında intibak hakkı olmayıp kaptan yeterliğini alanlar 3000 GT'ye kadar olan gemilerde her bölgede kaptanlık görevini yapar..."

⁵² Kaptanın yerine bir başkasını kaptan olarak görevlendirmesi hakkında TTK m.1093/2 hükmüne ilişkin açıklamalar için bkz. İkinci Bölüm/II/E.

gemiye menfaat sağlamak amacıyla kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü şahıslarla olan ilişkilerinde donatan sayılır ki bu kişi işleten⁵³ olarak ifade edilmektedir. Kaptanın istihdam edilmesi bir sözleşmeye istinaden olacaktır ve bu sözleşmenin tarafı kural olarak donatandır. Geminin malikten (donatan) başka birisi tarafından işletilmesi halinde ise kaptan ile işleten arasında sözleşme kurulur⁵⁴, bu durumda sözleşmenin diğer tarafını işleten oluşturacaktır. Öte yandan zaman charteri sözleşmelerinde geminin teknik yönetimini devralamayan tahsis olunan, geminin zilyedi olamayacağından (TTK m.1131/2) DİK m.2/1 anlamında işveren sayılmayacak⁵⁵ ve sözleşmenin işveren tarafını oluşturamayacaktır. Bununla birlikte kaptanın, geminin ticari yönetimine ilişkin olarak zaman charteri sözleşmesi çerçevesinde tahsis olunan tarafından verilen talimatlara uymakla yükümlü olduğuna

⁵³ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 244 ve aynı sayfada dp. (363). Ayrıca bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s.146; Atamer, **Deniz Ticareti I**, s. 795 vd.; Bu kişi öğretide “gemi işletme müteahhidi” olarak da anılmaktadır. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 135; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 191.

⁵⁴ İşletenin gemi kiracısı olduğu durum için özellik arz eden bir duruma işaret edilmesi yerinde olacaktır. TTK m.1119/2 hükmüne göre “*Kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi*” gemi kira sözleşmesinin niteliğini değiştirmeyecektir. Diğer taraftan TTK m.1127’de “*Gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülükler kiracıya aittir. Geminin gemi adamlarıyla birlikte kiracının emrine verildiği kira sözleşmelerinde, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülüklerden kiraya veren, kiracı ile birlikte ve müteselsilen sorumlu olur*” düzenlemesi yer almaktadır. TTK m.1119/2 hükmünün uygulanması bakımından öğretide farklı görüşler öne sürülmüştür. İlk görüşe göre kiracı, gemi adamlarının hizmet sözleşmelerini devralarak (TBK m.429) veya sözleşmeye katılarak (TBK m.206) işveren yahut birlikte işveren sıfatlarını kazanmadıkça gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan borç ve yükümlülüklerden sorumlu olmayacaktır. Bununla birlikte kiracının gemiyi kendi adına ve hesabına kullanması, onun işveren sıfatını haiz olmasını gerektirir. Dolayısıyla TTK m.1119/2 hükmünde geçen “gemi adamlarını kiracının emrine vermeyi üstlenme” ifadesi hizmet sözleşmelerinin kiracıya devri olarak anlaşılmalıdır (Bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 315). Diğer görüşe göre TTK m.1119/2 hükmünde öngörülen amaç, kiracıyı gemi adamının işvereni konumuna getirmektir. TBK m.206’da kiracı, hizmet sözleşmelerini devralmayıp kiralayan ile birlikte taraf olduğundan bu, TTK m.1119/2’de öngörülen amaca aykırıdır. TBK m.429 hükmü ise iş sözleşmelerinin sürekli olarak devredildiği ihtimale ilişkin olmakla beraber geniş bir yorumla geçici devirler için de uygulanabilmelidir. Fakat olası tereddüt ve uyumsuzlukların önlenmesi için en yerinde ve genel prensiplere uygun çözümün, gemi adamlarının malik/kiralayan ile olan hizmet sözleşmelerinin feshedilip kiracı ile yeni hizmet sözleşmeleri yapılması olduğu ifade edilmektedir. (Bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 395.). Nihayet bir başka görüşe göre ise “gemi adamlarını kiracının emrine verme”nin gerçekleşmesi için kiracının bu yollardan biriyle gemi adamlarının hizmet sözleşmelerini devralması gerekmez. Çünkü “gemi adamlarını kiracının emrine verme”den bahsedilebilmesi için gemi adamlarının kiraya veren tarafından istihdam edilmesi ve fakat bunların hizmetinin kiracıya tahsisi gerekir. (Bkz. Salih Önder, **Gemi Kira Sözleşmesi**, Ankara, Türkiye Barolar Birliği, 2016, s. 157 vd. ve özellikle s. 161). Kanaatimizce TTK m.1119/2 hükmü ile amaçlanan husus, kiracının gemi adamlarının işvereni haline gelmesi ihtimalini düzenlemektir. Zira kiraya verenin “gemi adamlarını kiracının emrine vermeyi üstlenme”si halinde, kiracının gemiyi kendi ad ve hesabına kullanabilmesi kiracının gemi adamlarının işvereni olmasını gerekli kılmaktadır. Bu nedenle ilgili hüküm, ilk görüşte belirtildiği üzere hizmet sözleşmelerinin kiracıya devri olarak anlaşılmalıdır.

⁵⁵ Süzel, **Kaptan**, s. 444.

işaret etmek yerinde olacaktır (TTK m.1134/2). Tahsis olunan tarafından verilen bu talimatlar ise, sözleşmenin amacına uygun şekilde tahsis olunana veya onun alt taşıma ilişkisi kurduğu kişilere ait yüklerin nereden alınıp nereye taşınacağı, yükün hangi ambara istifleneceği gibi doğrudan doğruya eşya taşımaya ilişkin talimatlardır⁵⁶.

2. Gemi Yöneticisi ile Kurulması

Kaptanın işveren vekili ile yapılacak bir sözleşmeye istinaden istihdam edilmesi mümkündür. İşveren vekili vasıtasıyla yapılan sözleşmenin tarafı donatan/işleten olacaktır. Yine aynı şekilde DİK m.2/Ç uyarınca işveren vekilinin bu sıfatla gemi adamlarına karşı işlem ve taahhütlerinden doğrudan doğruya işveren sorumlu olacaktır.

Gemi yöneticisinin kaptan ile sözleşme yapma yetkisi üzerinde de durulmalıdır. Standart sözleşmelerle⁵⁷ gemi yöneticisi; geminin teknik, ticari yönetimi ile gemi adamı yönetimine ilişkin çeşitli faaliyetleri üstlenir. Bu standart sözleşmelerden personel yönetimi için özel olarak hazırlanmış olanlar CREWMAN A ve CREWMAN B olarak adlandırılan sözleşmelerdir. CREWMAN A’da gemi yöneticisi, donatanın ad ve hesabına iş görmekteyken CREWMAN B’de gemi yöneticisi kendi adına ve fakat

⁵⁶ Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 20; Sami Aksoy, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2015, s. 47; Tahsis olunana ait bu yetkiyi belirtmek için zaman çarteri sözleşmelerine “employment clause” olarak bilinen kayıtlar eklenir. Bu kayıt tahsis olunanın kaptana, geminin ticari kullanımı çerçevesinde talimat verme yetkisini öngörür. Fakat belirtmek gerekir ki bu durum esasen TTK m.1134 ile karşılamaktadır. Bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 369-370; Birçok zaman çarteri sözleşmesinde yer alan ve “master clause” olarak bilinen kayıtlar ile kaptanın, geminin kullanımına ilişkin olarak tahsis olunanın talimatı altında olacağı öngörülür. Bunun karşılığında ise tahsis olunan, kaptanın kendi emirlerine uyması neticesinde gemi zarara uğrarsa tahsis edenin zararını karşılamayı taahhüt eder. Bkz. Cartner/ Fiske/ Leiter, **a.g.e**, s. 197-198.

⁵⁷ Gemi yönetimi sözleşmelerinin akdedilmesinde BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) tarafından hazırlanan standart sözleşmeler önemli yer tutmaktadır. Bu sözleşmeler gemi yönetimi için SHIPMAN ve personel yönetimi için CREWMAN olarak adlandırılan sözleşmelerdir. Gemi yönetimi sözleşmelerinin standart sözleşmeler olarak düzenlenmeye başlanmasına ilişkin bilgi için bkz. Zehra Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi Sözleşmesi**, İstanbul, Filiz, 2013, s. 32 vd. (Gemi Yönetimi); Bu sözleşmelerden SHIPMAN denizcilik sektöründeki değişiklikler dikkate alınarak son olarak 2009 yılında yeniden düzenlenmiş olup bu tarihten önceki versiyonu ise 1998 yılında düzenlenmiştir. Bu sözleşmeler düzenleme tarihleri dikkate alınarak “SHIPMAN 98” ve “SHIPMAN 2009” olarak isimlendirilmektedirler. SHIPMAN 2009 ile getirilen yenilikler hakkında -SHIPMAN 98 ile karşılaştırmalı- bilgi için bkz. Aslıhan Sevinç Kuyucu, “BIMCO’nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikleri”, **İÜHF**, C. LXXI, S. 2, 2013, (Ersin Çamoğlu’na Armağan), (s. 361-382), s. 362 vd.; Ayrıca SHIPMAN ve CREWMAN sözleşmelerine ilişkin örnek metinlere BIMCO’nun resmi internet sitesi üzerinden ulaşılabilir. Bkz. (<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>) (ET: 02.04.2021)

donatan hesabına iş görmektedir⁵⁸. Gemi adamlarının seçilip işe alınması, denetlenmesi, performans takibi, sigorta işlemlerinin tamamlanması gibi hususlar gemi adamı yönetimi kapsamındadır⁵⁹. Bu nedenle gemi yöneticisi, kaptan ile hizmet sözleşmesi kurabilir. CREWMAN A'da gemi yöneticisi, donatanın ad ve hesabına hareket ettiğinden gemi yöneticisi işveren vekili⁶⁰ konumunda olacaktır. CREWMAN B'de ise gemi yöneticisi kendi adına hareket ettiğinden işveren konumunda olacaktır⁶¹. Hizmet sözleşmelerinin gemi yöneticisi adına yapıldığı hallerde, yönetici yönetim ücreti alıyor ise gemi adamlarıyla hizmet sözleşmesini kendi adına yapıyor olsa dahi işleten sıfatını kazanamayacaktır⁶².

3. Gemi Müdürü ile Kurulması

Geminin bir donatma iştiraki⁶³ şeklinde işletilmesi halinde bu donatma iştirakinin işlerinin görülmesi için gemi müdürünün atanması mümkündür (TTK m.1068). Gemi müdürü, iştirakin olağan işlerinin gerektirdiği bütün işlemleri ve hukuki tasarrufları üçüncü kişilerle yapmaya yetkili olsa da (TTK m.1070) kaptan ile hizmet sözleşmesi yapabilmesi veya hizmet sözleşmesini feshedilebilmesi için donatma iştirakinin kararı gereklidir (TTK m. 1069). Bununla birlikte donatma iştirakinin kararı alınmaksızın gemi müdürünün kaptan ile sözleşme yapması halinde sözleşme geçerlidir⁶⁴. Donatma iştirakinde gemi müdürü atanmış ise kaptan, sadece gemi müdürünün emir ve talimatlarına uymakla mükellef olup, paydaş donatanlardan

⁵⁸ Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 34.; Serap Amasya, "Gemi Yönetimi Sözleşmesinin Hukuki Niteliği", **Galatasaray Üniversitesi HFD**, Yıl: 2, Sayı: 1, (2003/1), 2003, (s. 165-198), s. 181. (Gemi Yönetimi)

⁵⁹ Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 91; Amasya, **Gemi Yönetimi**, s. 181.

⁶⁰ İşveren vekili DİK m.2/Ç'de "*Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye "işveren vekili" denir. İşveren vekilinin bu sıfatla gemiadamlarına karşı muamele ve taahhütlerinden doğrudan doğruya işveren sorumludur.*" denilerek tanımlanmıştır.

⁶¹ Bkz. Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 93.

⁶² Bkz. Fehmi Ülgener, "Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çarteri Kavramları", **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, 2004, (s. 9-27), s. 19 (Kavramlar); Öte yandan Alman İmparatorluk Temyiz Mahkemesinin 1921 yılında verdiği bir karara göre, donatan veya işleten ile bir temsilcisi (gemi yöneticisi gibi) arasındaki sözleşmeye istinaden, dış ilişkide temsilci, kaptan ile hizmet sözleşmesi akdetse dahi kaptanın seçilmesi, görevlendirilmesi, denetimi ve işten çıkarılması yetkileri iç ilişkide kime ait ise ancak o kişi donatan (ya da işleten) sıfatını haiz olacaktır. Bkz. Atamer, **Deniz Ticareti I**, s. 823-824.

⁶³ Donatma iştiraki TTK m.1064/1'de "*Birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlamak amacıyla aralarında yapmış oldukları sözleşme gereğince, hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları hâlinde donatma iştiraki vardır.*" denilmek suretiyle tanımlanmıştır.

⁶⁴ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 332; Belirtmek gerekir ki bu durum, gemi müdürünün donatma iştirakine karşı sorumluluğunu gerektirebilir. Bkz. **a.e.**, s. 332.

herhangi biri tarafından verilen talimatın kaptan için bağlayıcılığı yoktur. (TTK m.1070/2).

B. Sözleşmenin Hukuki Niteliği

Kaptan ile donatan arasındaki sözleşmenin hukuki niteliği bakımından çeşitli yabancı ülke hukuklarında farklı görüşler ileri sürülmüştür⁶⁵. Türk hukukunda kaptan ile işveren arasındaki sözleşmenin niteliğinin hizmet sözleşmesi olduğu ittifakla kabul edilmektedir⁶⁶. Hizmet sözleşmesinin unsurlarından biri bağımlılık unsurudur. Ancak kaptan, gemiyi yolculuk boyunca sevk ve idare etmektedir; bu bağlamda kısmi bir bağımsızlığı mevcuttur. Bu sebeple donatan ile olan sözleşmenin hizmet sözleşmesi olup olmadığı konusunda tereddüt yaşanabilecektir. Bağımlılık unsuru sebebiyle işçi az ya da çok işverene bağlıdır. Bağımlılık unsuru, işçinin işverenin emir ve talimatlarına bağlı olarak iş görmesini gerektirir⁶⁷. Ayrıca bağımlılık unsuru mutlak değil göreceli bir nitelik arz eder. Bu unsur, her işçinin konum ve niteliğine göre değişiklik gösterir. Bir üst düzey yönetici ya da uzmanlığa sahip kişi (doktor, mühendis vs.) ile diğer işçilerin işverene bağımlılık düzeyinin farklı olması doğaldır⁶⁸. Dolayısıyla gemideki en yetkili kişi olan kaptanın işverene bağımlılığının diğer gemi adamları ile aynı seviyede olmaması anlaşılabilir bir durumdur. Bu kapsamda kaptan da gemideki en üst düzey gemi adamı olarak geniş bir temsil yetkisiyle donatana bağımlı olarak iş görür. Donatan her istediğinde ona hesap vermekle yükümlü olan kaptan, yine donatanın emir ve talimatları ile bağlı olacaktır. Netice olarak işverenle kaptan arasında kurulan hukuki ilişki temelde hizmet sözleşmesidir⁶⁹. Ancak belirtmek gerekir ki kaptanın geniş bir kanuni temsil yetkisini ve birtakım kamu hukuku

⁶⁵ İsviçre hukukunda kaptan ile donatan arasındaki sözleşmenin, temelini hizmet sözleşmesinin oluşturduğu ve vekalet sözleşmesinin de bazı özelliklerini gösteren kendine özgü (sui generis) bir sözleşme olduğu kabul edilmektedir. Fransız hukukunda öğretinin büyük çoğunluğu, kaptan ile donatan arasındaki hukuki ilişkinin yalnızca hizmet sözleşmesi yahut yalnızca vekalet sözleşmesi ile açıklanamayacağını ifade etmektedir. Bkz. Cenk Murat Ersözlü, **Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri İle Hukuki Sorumluluğu**, 1. Bası, İstanbul, Beta, 2000, s. 27-29.

⁶⁶ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s.187; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 194; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e**, s. 132 ve s. 153; Göknil, **a.g.e**, s. 118-119; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 308; Kaptan ile donatan arasındaki sözleşmeyi temelde hizmet sözleşmesi kabul etmekle birlikte vekalet ilişkisine de vurgu yapan görüş için bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 332-333.

⁶⁷ Süzek, **a.g.e**, s. 233; Ekmekçi/ Yiğit, **a.g.e**, s. 27.

⁶⁸ Süzek, **a.g.e**, s. 235.

⁶⁹ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 194.

yetkilerini haiz olduğu dikkate alındığında kaptanın hukuki durumunu yalnızca hizmet sözleşmesi ile açıklamak mümkün değildir⁷⁰.

Kaptanla akdedilen hizmet sözleşmesinin DİK kapsamına girmesi halinde sözleşme, DİK m. 5 gereği yazılı olmalı ve DİK m. 6'daki hususları⁷¹ içermelidir. İşaret edilmelidir ki sözleşmenin yazılı yapılması geçerlilik şartı değildir⁷². Bu nedenle sözleşmenin sözlü olarak da yapılması mümkündür.

⁷⁰ Aynı yönde bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 187.

⁷¹ DİK m.6 şöyledir: “**Madde 6** – Bu kanuna göre yapılacak yazılı akitlerde aşağıdaki hususların bulunması gerekir:

1. İşverenin adı ve soyadı ile ikametgah adresi,
2. Gemiadaminin adı, soyadı, doğum tarihi ve yeri, sicil numarası ve ikametgah adresi,
3. Gemiadaminin çalışacağı geminin ismi, sicil numarası, grostonilatosu ve kaydedildiği sicil dairesi (Gemiadaminin aynı işverenin muhtelif gemilerinde çalışması ihtimali mevcutsa, bu hizmet aktinde ayrıca belirtilir.)
4. Aktin yapıldığı yer ve tarih,
5. Gemiadaminin göreceği iş,
6. Gemiadaminin hizmete başlayacağı tarih ve yer,
7. Hizmet aktinin belli bir süre için yapılmış olup olmadığı, belli bir süre için yapılmış ise süresi veya sefer üzerine ise hangi sefer olduğu,
8. Kararlaştırılan ücret esası ile miktarı,
9. Ücretin ödeme zamanı ve yeri ile zorunlu tutulan işverenler için gemiadaminin ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit istihkakının ödeneceği banka özel hesap numarası, ⁽¹⁾
10. Avans şartları,
11. Diğer iş şartları,
12. Tirimciler ve ateşçiler ile yapılacak hizmet akitlerinde 25/5/1959 gün ve 7292 sayılı kanunla onanan sözleşmenin özeti.”

⁷² Kar, a.g.e, s. 125; İzveren/ Franko/ Çalık, a.g.e, s. 132 ve s. 153; Süzel, **Kaptan**, s. 445.

İKİNCİ BÖLÜM

KAPTANIN GÖREV VE YÜKÜMLÜLÜKLERİ

I. GENEL OLARAK

TTK’da kaptanın yerine getirmekle yükümlü olduğu görevler için belirli esaslar düzenlenmiştir. Kaptanın görevleri, yolculuk başlamadan önceki dönemde başlayıp yolculuk bittikten sonra dahi devam eder. Kaptanın yerine getirmekle yükümlü olduğu görevler esasen donatan ile üçüncü kişilerin hak ve menfaatlerinin korunması, yolculuğun güvenlik ve selametinin sağlanması, deniz ticaretinin sermaye unsurunu oluşturan geminin ve yükün korunması amaçlarına yöneliktir⁷³. Kaptan bir taraftan gemiyi sevk ve idare ederken diğer bir taraftan da donatanın kanuni temsilcisi olarak deniz ticareti sözleşmelerinin ifasında etkin rol oynamaktadır. Kaptanın görev ve yükümlülükleri incelenirken bu konumu da göz önünde tutulmalıdır⁷⁴. Ayrıca belirtmek gerekir ki kaptan, yolculuğun selamet ve başarı ile tamamlanabilmesi için gereken her türlü tedbiri almakla yükümlüdür⁷⁵. Kaptanın görev ve yükümlülüklerini yolculuğun safhalarına göre ayırarak incelemek yerinde olacaktır.

II.YOLCULUK BAŞLAMADAN ÖNCE

A. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Olmasına Dikkat Etme Görevi

Kaptan TTK m.1090 uyarınca “... yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına ... dikkat etmek zorundadır.” İşaret edilmelidir ki “yola çıkmadan önce” ifadesi, yola elverişliliğe dikkat etme görevi yönünden, halihazırda bulunan limandan başka bir limana gitmek için yola çıkmanın yanı sıra aynı limandaki farklı rıhtımlara yanaşmak için hareket etmeyi de içerecek biçimde “geminin bulunduğu liman veya rıhtımdan ayrılması” olarak anlaşılmalıdır⁷⁶.

⁷³ Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 309.

⁷⁴ İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e**, s. 133.

⁷⁵ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 340.

⁷⁶ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 302. Geminin yükleme durumu aynı liman bölgesi içinde bir rıhtımdan diğerine seyir halinde yola elverişlilik bakımından soruna sebep olabilir. Bkz. **a.e**, s. 302.

Geminin yüke elverişli olmasına dikkat etme görevi TTK m. 1091/2’de “*Kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar*⁷⁷ uyarınca; ... geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır.” şeklinde düzenlenmiştir⁷⁸.

Geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasına ilişkin olarak kaptana yüklenen bu görev yolculuğun tamamında söz konusu olacaktır. Şöyle ki; kaptan gemi zayi olsa bile donatanın menfaatini korumakla yükümlü olduğu gibi (TTK m.1102) yolculuk esnasında da yükle ilgililerin menfaati gereği eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlüdür (TTK m.1112). Geminin denize, yola ve yüke elverişli durumda olması hem donatanın hem de yükle ilgililerin menfaatini ilgilendirmektedir. Dolayısıyla geminin denize, yola ve yüke elverişliliği konusunda kaptana düşen bu görev yolculuğun tamamını kapsamaktadır⁷⁹. Nitekim kaptan, bağlama limanı dışında geminin denize, yola ve yüke elverişli halde tutulmasına ilişkin olarak donatanı temsil yetkisini de haizdir (TTK m.1104).

Söz konusu bu görevin içeriği TTK m.1141 ve TTK m.932 hükümleri uyarınca belirlenecektir⁸⁰. Dolayısıyla bu görevin anlaşılabilmesi için denize, yola ve yüke elverişlilik kavramlarının⁸¹ ele alınması yerinde olacaktır.

⁷⁷ Maddede geçen “denizcilikte geçerli kurallar” ibaresi kaptanın, yazılı olsun olmasın, yürüttüğü meslek hakkında geçerli olan bütün kurallara uygun davranmak zorunda olduğuna işaret etmektedir. Bkz. TTK m.1091 hükmünün gerekçesi. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

⁷⁸ Hükmün ilgili bölümünün “geminin yüke elverişliliği”ni karşıladığına ilişkin olarak bkz. Kerim Atamer, “Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu - 2. Bölüm”, **Prof. Dr. Aydın Zevkililer’e Armağan, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi**, Cilt 8, Özel Sayı - 2013, (s. 405-485), s. 434. (Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm); Ayrıca TTK m.1091 hükmüne ilişkin bilgi için bkz. M. Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I (Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi)**, İkinci Baskı, İstanbul, Der, 2017, s. 279 vd. (Çarter Sözleşmeleri I).

⁷⁹ Benzer görüşte bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 310; Öte yandan yolculuk başladıktan sonra geminin denize, yola ve yüke elverişli halde tutulması taşıyanın da TTK m.1178 gereği yüke özen gösterme yükümlülüğü kapsamındadır. Bununla birlikte elverişliliğin sağlanmasına yönelik önlemler geminin başkaca teknik idaresine (TTK m.1180) girebileceğinden taşıyan, gemi adamlarının sadece daha çok yükün menfaati gereği alınan önlemlerdeki kusurundan (ticari kusur) sorumlu tutulabilecektir. Bkz. Tahir Çağa/Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmeleri)**, 9. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2009, s. 136. (**Deniz Ticareti II**) ; Yolculuk başladıktan sonra geminin elverişliliğinin yüke özen yükümlülüğü (TTK m.1178) kapsamına girdiği konusunda aynı yönde bkz. Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin, 2003, s. 57. (Taşıyanın Sorumluluğu).

⁸⁰ Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 310.

⁸¹ Denize, yola ve yüke elverişlilik kavramları bazı yazarlar tarafından sefere elverişlilik üst kavramı altında ele alınmıştır. Ancak TTK’da denize, yola ve yüke elverişlilik kavramları m.932 ile ayrı ayrı

1. Denize Elverişlilik

Denize elverişli gemi TTK m.932’de “Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi” olarak ifade edilmiştir. Denize elverişlilik nispi bir kavramdır⁸². Diğer bir ifadeyle, geminin denize elverişli olup olmadığı somut yolculuk koşullarına göre değerlendirilir⁸³.

Denize elverişli geminin yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen normal tehlikelere karşı koyması gereklidir. Buna karşılık tamamıyla anormal tehlikeler

kavramlar olarak tanımlanmış bulunduğundan çalışmamızda bu üç kavram ayrı başlıklar halinde incelenmiştir. Bu kavramları sefere elverişlilik kavramı altında ele alan yazarlar için bkz. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku II : Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri**, Gözden Geçirilmiş İlaveli 2. Bası, İstanbul, Kutulmuş, 1971, s. 89 vd. (Deniz Ticareti II); Bülent Sözer, **Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1975, s. 19 vd. (Sefere Elverişlilik); Pınar Akan, “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s. 1-13), s. 5 vd. (Sefere Elverişlilik); Kübra Yetiş Şamlı, “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, **İÜHF**, C. LXXI, S. 2, (s. 479-496), 2013, s. 479 vd. (Sefere Elverişlilik); Emre Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi (Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı - Düzenli Hat Taşımacılığı)**, Ankara, Turhan, 2011, s. 83 vd. ve aynı sayfada dp. (253).

⁸² Hükümde geçen “yolculuğun yapılacağı sudan” ifadesi de denize elverişliliğin yapılan yolculuğa bağlı olarak değerlendirilmesi gereken nispi bir kavram olma yönüne vurgu yapmaktadır. Bkz. TTK m.932 hükmünün gerekçesi. İlgili gerekçe için bkz: (<https://www.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>). Gerekçede denize elverişliliğin esasen suya elverişliliği ifade ettiği fakat Türk denizciliğinde “denize elverişli gemi” ibaresinin oturmuş olması dolayısıyla bu kavramın tercih edildiği belirtilmektedir.; İlgili madde, “denize elverişli gemi” kavramının Türk denizciliğinde ve uluslararası alanda sadece denize elverişliliği ifade eden bir terim olduğu ve iç suya elverişliliği kapsamayacağı belirtilerek öğretilde eleştirilmiştir. Ayrıca denize ve iç suya elverişlilik koşullarının farklı olduğuna da işaret edilmiştir. Buna göre ilgili hüküm, uygulamada -denize elverişli her geminin iç suya da elverişli olduğu kabul edilemeyeceğine göre- denize elverişli geminin iç suya elverişli olup olmadığı gibi çeşitli sorunlara sebep olabilecektir. İlgili eleştiri için bkz. Ergon A. Çetingil/ Rayegen Kender/ Samim Ünan/ Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler)**, Özel Sayı, 2006, (s.1-297), s. 10-11. (5. Kitap Hakkında)

⁸³ Denize elverişliliğin nispi karakterine ilişkin olarak bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 19; Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi)**, Ankara, Sevinç, 1971, s. 109-110. (Deniz Ticareti-Giriş); Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 89-91; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 342; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 275; Mertol Can, **Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1998, s. 35-36; Nihat Taşdelen, “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu”, **Bilgi Toplumunda Hukuk – Ünal Tekinalp’e Armağan**, C.1, İstanbul, Beta, 2003, (s. 939- 959), s. 946-947 ; Yetiş Şamlı, **Sefere Elverişlilik**, s. 483-484; Hacı Kara, **Deniz Ticareti Hukuku**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2020, s. 223.; Sami Akıncı, **Deniz Hukuku (Navlun Mukaveleleri)**, İstanbul, Sermet, 1968, s. 96 vd. (Navlun Mukaveleleri) Yazar, s. 96 dp. (6)’da Marmara denizinde yaz günü yapılacak yolculuk ile kış günü Atlantik’te yapılacak yolculuk için aranan elverişliliğin birbirinden farklı olacağı örneğini vermiştir.

geminin denize elverişliliği bakımından dikkate alınmaz⁸⁴. Yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelecek tehlikelerin hangisinin normal hangisinin tamamıyla anormal tehlikeler sayılacağı ise denizcilik çevrelerindeki genel anlayışa ve özellikle meteoroloji verilerine göre tespit edilecektir⁸⁵. Geminin normal deniz tehlikelerine karşı koyabilmesi, bu geminin sadece sakin ve elverişli havalarda yolculuğunu yapabilmesini değil; dalgalı ve fırtınalı bir denizde de yolculuğunu devam ettirebilmesini ifade etmektedir⁸⁶. Geminin bir tayfun veya orkana karşı koyacak durumda olması beklenmezken⁸⁷ yılda sadece birkaç kez görülen fırtına ve kötü hava koşulları tamamıyla anormal tehlike olarak nitelendirilemeyeceği için⁸⁸ bu tür koşullara karşı koyabilmesi gereklidir.

Denize elverişliliğin tespiti detaylı teknik incelemeleri gerektirir⁸⁹. Bu husustaki inceleme, ilgili mevzuat hükümlerine ve denizcilik çevrelerindeki hâkim anlayışa göre yapılmalıdır⁹⁰. Denize elverişliliğin kontrolü, gemi sınıflama kuruluşları⁹¹ veya idari makamlar tarafından yapılmakta, gerekli teknik özelliklere sahip gemilere “denize elverişlilik belgesi” verilmektedir. Denize elverişlilik belgesi,

⁸⁴ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 109; Türkiye tarihinin en ölümcül deniz faciası olarak bilinen ve 392 kişinin hayatını kaybettiği Üsküdar Vapuru faciası (Bkz. https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%9Csk%C3%BCdar_Vapuru_facias%C4%B1 E.T: 21.10.2020) ile ilgili olarak Hamburg Üniversitesi Deniz Hukuku Profesörü Hans Würdinger tarafından verilen 16.05.1960 tarihli mütalaada “*Literatürde ve mahkeme kararlarında egemen görüş şudur: Bir geminin denize elverişliliği, denize ve deniz yolculuğunun tamamıyla anormal olmayan tehlikelerine dayanmak yeteneğidir. Bu demektir ki tamamıyla anormal tehlikeler olmadıkça gemi deniz yolculuğunu sürdürmek ve taşıyan da bunun sorumluluğuna bütünü ile katlanmak zorundadır.*” denilmiştir. Bu suretle zorlayıcı neden (force majeure – mücbir sebep) şeklindeki mazeretin en uç noktalara itildiği ifade edilmiştir. İlgili saptama ve zikredilen mütalaa için bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 275.

⁸⁵ Can, **a.g.e.**, s. 36.

⁸⁶ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 109; Diğer deyişle kanun, geminin -tamamıyla anormal olanlar hariç- olağanüstü tehlikelere de karşı koyabilecek durumda olmasını aramaktadır. Bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 464.

⁸⁷ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 109.

⁸⁸ Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 90.; Cumalıoğlu, **a.g.e.**, s. 85.; Örneğin yukarıda dipnotta ifade edilen Üsküdar Vapuru faciasında Yargıtay, senede bir defa da olsa yaşanan şiddetli bir fırtınayı “tamamıyla anormal bir tehlike” olarak değerlendirmemiştir. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 18; İlgili hükümde yer alan “tamamıyla anormal tehlikeler” ifadesinin mücbir sebep anlamına geldiğine ilişkin olarak bkz. Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 27-28; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 464 ve s. 474 vd.

⁸⁹ İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 174.

⁹⁰ Okay, **Deniz Ticareti I**, s.338; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 110.

⁹¹ Gemi sınıflama kuruluşlarının faaliyetleri sonucu düzenlenen belgelerin denize elverişlilik ile ilişkisi için bkz. İbrahim Serdar Koyuncu, **Gemi Sınıflama Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, İstanbul, 12 Levha, 2008, s. 109 vd.

geminin -denize- elverişli olduğuna (fiili) karine teşkil eder⁹². Bu sebeple denize elverişlilik belgesinin aksi kanıtlanabilir.

TTK m.932 uyarınca geminin gövdesindeki ya da esas kısımlarındaki eksiklikler, geminin denize elverişsiz hale gelmesine neden olmaktadır. Dümen tertibatının bozukluğu, elektrik üreten teçhizatın bozuk olması, sinyal vericilerin çalışmaması, normal yükleme ile derine batan veya geminin fazla yalpa yapmasına sebep olan inşa tarzı denize elverişsizliğe sebep olan eksikliklere örnek olarak gösterilebilir⁹³. Ayrıca eksikliğin denize elverişsizliği/ zararı doğurması yeterli olup çok önemli bir eksiklik olup olmaması önem arz etmez⁹⁴.

2. Yola Elverişlilik

Yola elverişlilik TTK m.932/2’de “*Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç⁹⁵) yapacağı yolculuğun tehlikelerine⁹⁶ karşı*

⁹² Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 275; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 18; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 110; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 174.; Taşdelen, **a.g.m.**, s. 942; Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s.77-78; Koyuncu, **a.g.e.**, s. 113; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 331; Akan, **Sefere Elverişlilik**, s.6; Geminin denize, yola ve yüke elverişliliğine ilişkin belgeler taşıyanın başlangıçtaki eksiklikten sorumluluğunda da etkili olur. Bu belgeler geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olduğu konusunda taşıyan lehine karine oluşturur. Yargıtay’ın bu konudaki bazı kararlarında, bu belgelerin karine niteliği kabul edilmiş ve fakat bu belgelerin varlığına -ve aksi ispatlanmamış olmasına- rağmen taşıyanın bu hususlarda gerekli özeni gösterdiğini ispatlaması gerektiği ifade edilmiştir. Bu tür bir sonuç ise karine kavramı ile bağdaşmayan hatalı bir değerlendirmedir. Yargıtay’ın bu yöndeki bazı hatalı kararları ve bu kararların eleştirisi için bkz. Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl:11, Sayı:1-4, (s. 99-115), s. 104 vd. (Sorumsuzluk Sebepleri); Taşdelen, **a.g.m.**, s. 957; Denize elverişlilik belgesinin tarafların ispat yüküne olan etkisi için bkz. ve karşı. Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 77-78.; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 331.

⁹³ Örnekler için bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 98; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 342; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 110; Geminin denize elverişliliğine ilişkin çeşitli örnekler için bkz.; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 91; Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 36 vd. Yazar geminin makinesi bakımından sadece yürütücü kuvveti sağlayan ana makinenin değil aynı zamanda onun düzenli çalışmasına yardımcı olan ikincil kısımların da anlaşılması gerektiğini belirtmiştir. Bu bağlamda örnek olarak makine yağlama ve soğutma tesisatı ile kaptan köprüsünden makine dairesine komut vermeye yarayan telgraf cihazının da iyi olması gerektiği ifade edilmiştir. Bkz. **a.e.**, s. 39.

⁹⁴ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 98; Taşdelen, **a.g.m.**, s. 942.

⁹⁵ İlgili hükümde yer alan “tamamıyla anormal tehlikeler” ifadesinin mücbir sebep anlamına geldiğine ilişkin olarak bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 464 ve s. 474 vd.

⁹⁶ eTTK dönemindeki görüşlere göre burada ifade edilen tehlike “deniz tehlikesi” anlamına gelmektedir (Bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 99; Ayrıca bkz. Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 117.) Bununla birlikte TTK’da hem gemi tanımında (TTK m.931) “suda hareket etmesini gerektiren” hem de denize elverişlilik tanımında (TTK m.932) “yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen” ifadeleri kullanılarak “suda hareket”e öncelik verilmiştir. Bununla amaçlanan ise iç sularda yapılan taşımaların deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulmasıdır (Bkz. TTK m.931 gerekçesi). Bu sebeple yola

koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır.” şeklinde tanımlanmıştır. Yola elverişli bir gemiden söz edilebilmesi için gemi öncelikle denize elverişli olmalıdır⁹⁷. Geminin yola elverişli olup olmadığı, tıpkı denize elverişlilikte olduğu gibi nispidir⁹⁸.

Geminin teşkilatı bakımından yola elverişli olması, onun tahsis edildiği amaca uygun olarak kullanılabilmesini sağlayan tüm teçhizata sahip olmasını gerektirir⁹⁹. Bu kapsamda gemide bulunması gereken teçhizat; geminin büyüklüğüne, tahsis edildiği amaca, yolculuğun mevsim ve şartlarına göre belirlenecektir¹⁰⁰.

Yükleme durumu itibarıyla yola elverişli bir gemiden bahsedilebilmesi için, geminin taşıma kapasitesini aşacak şekilde aşırı yüklenmemiş olması¹⁰¹ ve yükün gemi dengesini bozacak şekilde istiflenmemesi¹⁰² ya da yüklenmemesi¹⁰³ gerekmektedir.

Yapılacak olan yolculuk bakımından yeterli miktarda yakıt ve kumanya¹⁰⁴ da bulundurmak zorundadır. Yolculuk aşamalara bölünmüş ise yolculuğun ilk aşaması için yeterli yakıt (ve kumanyanın) alınması yeterli olup kalkıştan itibaren yolculuğun

elverişlilik tanımındaki yolculuğun tehlikesi ifadesinden “yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen” tehlikeler anlaşılmalıdır. Ayrıca bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 466.

⁹⁷ Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 91; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 117. Uluslararası uygulamada “seaworthiness” kelimesinin denize elverişliliğin yanı sıra yola ve yüke elverişliliği de kapsayacak şekilde kullanılıyor olmasının ülkemizde bazen yanlış yorumlara sebebiyet verdiği hakkında bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 277; “Seaworthiness” kavramının “yüke elverişliliği” de kapsayacak şekilde bir kullanımına örnek için bkz. Simon Baughen, **Shipping Law**, Fifth Edition, Oxon, Routledge, 2012, s. 81-82.

⁹⁸ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 342; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 19; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 120; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 89 vd.; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 102; Taşdelen, **a.g.m.**, s. 946-947; Yetiş Şamlı, **Sefere Elverişlilik**, s. 483-484; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 463 vd.

⁹⁹ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 117.

¹⁰⁰ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 117; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 99.

¹⁰¹ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 101; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 342; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 117.

¹⁰² Yükün hatalı istiflenmesi, yüke veya yola elverişsizlik oluşturabileceği gibi ticari kusur da oluşturabilir. Örneğin hafif yük üzerine ağır yük istiflendiği için altta kalan yükün zayı olması durumu, bir ticari kusur teşkil eder. Bu kusur da taşıyan açısından başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğu (TTK m.1141) değil yüke özen borcunun ihlalden sorumluluğu (TTK m.1178) gerektirir. Hatalı istifin çeşitli ihtimallere göre yüke veya yola elverişsizliğe mi yoksa ticari kusura mı neden olacağı konusunda bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 116-117; Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 53-55; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 467-468; Ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, **Sefere Elverişlilik**, s. 482.

¹⁰³ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 342; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 117-118.

¹⁰⁴ Yakıt kavramına geminin akaryakıtı girdiği gibi yağ ve su da girmektedir. Bu husus için bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 100; Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 40. Kumanyanın ise yiyecek-içecek, mutfak gereçleri ve ilaçları kapsadığına ve muhtemel gecikmeler dikkate alınarak hesaplanması gerektiğine ilişkin olarak bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 100-101.

tamamına yetecek kadar yakıt (ve kumanya) alınmış olması şart değildir¹⁰⁵. Örneğin İstanbul'dan Cenova ve Londra'ya yük taşımak üzere yola çıkan bir gemi Cenova'ya varmaya yetecek kadar yakıt ve kumanya bulunduruyor ise bu bakımlardan yola elverişli sayılacaktır¹⁰⁶. Geminin yakıtını tamamlayacağı liman, bir uğrama limanı olabileceği gibi yakıt ikmali için seçilen bir liman da olabilir¹⁰⁷. Geminin yakıtının bu limanlarda ikmal edilmemesi halinde o anda gemide bulunan yükler ve o limandan alınan yükler bakımından gemi yola elverişsiz sayılacaktır¹⁰⁸.

Gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından yola elverişli bir gemiden bahsedebilmek için ise geminin “Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge¹⁰⁹”de (GGDİY) öngörülen sayı ve yeterlikte gemi adamı ile donatılmış olması gerekmektedir¹¹⁰. Ayrıca yeterli balast¹¹¹ olmaksızın yola çıkılması, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu¹¹² (UGYK) gereğince oluşturulması zorunlu olan Güvenli Yönetim Sistemi (GYS)'nin oluşturulmaması yahut gerekli deniz haritalarının -ve diğer navigasyon sistemlerinin- bulunmaması da yola elverişsizliğe sebep olabileceğinden¹¹³ bu hususlarda da gerekli tedbirlerin alınması gereklidir. Navigasyon cihazlarının teknolojik standartlara uygun ve haritaların da güncel durumu yansıtması gereklidir¹¹⁴.

3. Yüke Elverişlilik

Yüke elverişli gemi TTK m. 932/3'te “Soğutma tesisatı¹¹⁵ da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve

¹⁰⁵ Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 92; İngiliz hukukunda “doctrine of stage” olarak da bilinen bu anlayış hakkında bilgi için bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 276; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 100; Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 67 vd.

¹⁰⁶ Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 92.

¹⁰⁷ Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 70.

¹⁰⁸ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 100; Ayrıca bkz. Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 70.

¹⁰⁹ İlgili yönerge için bkz. <https://denizmevzuat.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge/yonerge-world.DOCX> ve <https://denizmevzuat.uab.gov.tr/yonerge-talimat> (ET.20.11.2020)

¹¹⁰ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 342-343.

¹¹¹ Balast, geminin dengesinin sağlanmasını ve pervanelerin yeter derecede suya gömülmesini temin için kullanılır. Bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 510.

¹¹² Aşağıda, UGYK'ya konumuz bakımından ilgili olduğu ölçüde değinilmiştir. Bkz. İkinci Bölüm/III/E.

¹¹³ Yetiş Şamlı, **Sefere Elverişlilik**, s. 481-482; Kara, **a.g.e.**, s. 224.

¹¹⁴ Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 466 ve aynı sayfada dp. (43).

¹¹⁵ Hükümde geçen “soğutma tesisatı” ifadesinin genel olarak havalandırma tesisatı olarak anlaşılması gerekmektedir. Buna göre, taşınan yükün mahiyetine göre gerekli havalandırma yapılmalı ve hatta

muhafazasına elverişli olan bir gemi” olarak tanımlanmıştır. Yüke elverişlilik, geminin yükü deniz tehlikeleri dışındaki tehlikelerden koruyacak vasıfta olmasını ifade etmektedir¹¹⁶. Örneğin yaş sebze meyve taşınacak ise geminin soğutucu tesisata sahip olması, ambarın yüke zarar vermeyecek biçimde temizlenmesi, yüklerin birbirine zarar vermesini engelleyecek tesisatın gemide bulunması bu kapsamdadır¹¹⁷. Geminin yüke elverişli olup olmadığı, taşınacak olan yükün özelliklerine ve yapılacak olan yolculuğa göre değerlendirilir; bu yönüyle yüke elverişlilik kavramı da nispi bir karakter arz etmektedir¹¹⁸. Örneğin dökme kömür yükü taşındığı için ambarında kömür kalıntıları bulunan bir gemide tekrar kömür taşınacaksa gemi, bu yük için yüke elverişli sayılabilecekse de dökme tahıl yükü taşınacak olması halinde yüke elverişli sayılamayacaktır¹¹⁹. Yüke elverişlilik, geminin rutubet, kir, koku gibi yüke zarar verebilecek her türlü kötü etkiden uzak olmasını da gerektirir¹²⁰. Bu kapsamda örnek vermek gerekirse ham deri yükü ile buğday yükünün birlikte taşınması durumunda buğdaya deri kokusunun sirayet etmesini engelleyecek önlemlerin alınması gerekecektir¹²¹. Yüke elverişsizlik oluşturan bir eksiklik, yalnızca yükü değil aynı

yükün mahiyeti gerektiriyorsa yükün taşındığı bölümler ısıtılmalıdır. Açıklama için bkz. Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 60 dp. (129); Benzer olarak bkz. Cumaloğlu, **a.g.e**, s. 87.

¹¹⁶ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 102-103; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 18-19.

¹¹⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 18-19; Ayrıca özel teçhizat ve tesisata sahip gemilerde bunları kullanmayı bilen ve gerekli olası küçük tamiratları yapabilen personel de gemide bulunmalıdır. Bkz. **a.e**, s. 19 dp. (65).

¹¹⁸ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 121; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 89 vd.; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 19; Yetiş Şamlı, **Sefere Elverişlilik**, s. 483-484; Akan, **Sefere Elverişlilik**, s. 5; Baughen, **a.g.e**, s. 82; Cumaloğlu, **a.g.e**, s. 89; Yüke elverişliliğin nispi karakteri ve çeşitli örnekler için bkz. Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 56 vd.; Yargıtay 11. HD’nin 01.12.2014 tarih ve 2014/12315 E., 2014/18717 K. sayılı kararına konu olayda, *dökme yük olarak taşınan* emtiadaki ziya ve hasardan kaynaklı zararın tazmini talep edilmiş ve yerel mahkeme “...yükteki ziya ve hasarın sebebinin tayini noktasında davacı taraf delilleri arasında sunulan hasar raporunun kuvvetli delil olarak kabul edildiği, bu raporda hasarın nedeninin emtianın toprak, çakıl taşı ve pas çamuru ile kirlenmesinin gemi ambarlarının ve özellikle de alt ambarların yanlış, yetersiz şekilde temizlenmiş olmasından kaynaklandığı,..., tespitin yapıldığı, bu tespitin gemi ambarlarının başlangıçta yükü kabule ve muhafazaya elverişli olmadığını, dolayısıyla geminin başlangıçta yüke elverişsiz olduğu sonucuna varılmasını gerektirdiği...” sonucuna varmıştır. Hüküm Yargıtay tarafından onanmıştır. İlgili karar için bkz. (<https://www.lexpera.com.tr/>)

¹¹⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 343.

¹²⁰ Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 93.

¹²¹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 19 dp. (66); Tattersall v. National SS Co. [(1884) 12 QBD 297] davasına konu olayda, daha önceki seferde taşınan ve şap hastalığı bulaşmış olan büyükbaş hayvanların boşaltılması akabinde ambarların dezenfekte edilmemiş olması, geminin canlı hayvan taşımacılığı için yüke elverişsiz olmasına sebep olmuştur. Dava için bkz. Baughen, **a.g.e**, s. 82. (Anglo Amerikan hukukunda unseaworthiness (denize elverişsizlik) kavramı, yüke elverişsizliği de kapsayacak şekilde kullanılsa da hukukumuz bakımından bu kavramlar TTK m.932’de ayrı ayrı olarak tanımlanmıştır. Bu sebeple karardaki “unseaworthiness” kavramı hukukumuza uygun olarak yüke elverişsizlik olarak aktarılmıştır.)

zamanda gemiyi de etkiler nitelikte ise somut olayda yola elverişsizlikten söz edilmelidir¹²². Kaptan, yüke elverişlilikle ilgili hususlara dikkat ederek geminin yüke elverişli halde tutulmasını sağlamış olur.

Görüldüğü üzere geminin gerek denize ve yola elverişliliği gerekse yüke elverişliliği birçok teknik hususu içermektedir. Kaptanın bu kadar karmaşık, yoğun ve yer yer özel teknik bilgi gerektiren işi tek başına yapması fiilen mümkün değildir. Bu sebeple kaptan, bu hususta uzman kişi ve kuruluşlara başvurmalı ve onların talimatlarına uymalıdır. Ayrıca bir eksiklik durumunda bunu gerekli yerlere bildirmeli ve onlar tarafından yapılan tüm işleri bilgi, tecrübe ve uzmanlığının elverdiği ölçüde kontrol etmelidir. Belirtilen bu esaslara uygun hareket edilmesi halinde kaptanın görevini yerine getirdiği kabul edilmelidir¹²³. Kaptanın denize ve yola elverişliliğe dikkat etme görevi, bu kapsamda tespit edilen eksiklikler hakkında donatana bilgi vermeyi ve gecikmeksizin alınması gereken önlemler var ise bunları almayı da kapsar¹²⁴.

Geminin denize, yola veya yüke elverişli olmasını engelleyen eksikliklerin tespit edilmesi halinde bu eksiklikler giderilmedikçe kaptan yola çıkmamalıdır¹²⁵. Aksi halde bu durumdan kaynaklanan zararlardan sorumlu olacaktır¹²⁶. Öyle ki donatanın emrine uymuş olması da kaptanı sorumluluktan kurtarmayacaktır (TTK m.1089/2).

¹²² Yetiş Şamlı, **Sefere Elverişlilik**, s. 482-483; Kara, **a.g.e.**, s. 224-225.

¹²³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 190; Belirtmek gerekir ki gemideki görevler iş bölümü çerçevesinde yapılır. Örneğin birinci zabıt güverte işlerine, ikinci zabıt yük işlerine, çarkçıbaşı makineye, başkamarot hesap ve kumanya işlerine bakar. Buna rağmen kaptanın genel kontrol görevi devam eder. Bkz. **a.e.**, s. 190.; Kaptana yüklenen geminin denize ve yola elverişliliğine dikkat etme gibi görevlerin uygulamada büyük ve modern gemi işletmelerinde gemi subayları tarafından yerine getirildiğine ve bu durumlarda kaptanın bu kişileri özenle kontrol etmekle yükümlü tutulduğuna ilişkin olarak bkz: İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 135.

¹²⁴ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 302.

¹²⁵ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 338; Aynı yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 302; Belirtmek gerekir ki gemi bağlama limanında iken kaptanın donatanı temsil yetkisi, gemi adamı tutmakla sınırlıdır. Bu nedenle gemi bağlama limanında iken kaptan, geminin denize, yola ve yüke elverişli tutulmasına ilişkin muameleleri üçüncü kişilerle donatan adına yapamayacaktır. Bunun için donatana başvurması gereklidir. Kaptanın donatanı temsil yetkisi için bkz. Üçüncü Bölüm/II.

¹²⁶ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 338.

B. Gemiye, Gemi Adamlarına ve Yüke Ait Belgelerin Gemide Bulundurulması Görevi

TTK m. 1090 hükmüne göre kaptan gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek zorundadır. Borda evrakı olarak da isimlendirilen¹²⁷ bu belgeler olmadan gemi sefere çıkamayacaktır¹²⁸. Ayrıca bu belgelerin gemide bulundurulmaması halinde, bayrak devleti yahut liman devleti tarafından gemiye yaptırım uygulanması söz konusu olabilir¹²⁹. Örneğin hukukumuzda göre denizde zapt ve müsadere hakkının kullanılması ihtimalinde 3894 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu¹³⁰ m.14 ve m.42 uyarınca “evrakı muntazam olmayan” gemiler zapta tabidir. Ayrıca evrak eksikliği dolayısıyla geminin seferinin aksaması söz konusu olabilir.

Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik¹³¹ (GDBY) m.21/1/ç hükmü gereğince kaptan, ulusal mevzuatta ve uluslararası sözleşmelerde istenilen bütün belgeleri veya bunların tasdikli nüshalarını, geminin kolayca erişilecek ve görülebilecek bir yerinde koruması altında bulundurmakla yükümlüdür. Aynı Yönetmeliğin ekinde yer alan “Belgeler ve Dokümanlar Listesi”nde “*Bir Türk gemisinin veya bir işleticinin ulusal mevzuata veya uluslararası sözleşmelere uygun durumda olduğunu ve geminin tahsis edildiği hizmetleri yerine getirmek için denize elverişli olduğunu tespit eden*” (GDBY m.61) başlıca belge ve dokümanlar belirtilmiştir.

1. Gemiye Ait Belgeler

a. Gemi Tasdiknamesi ve Bayrak Şahadetnamesi

Gemi sicil kaydının bir örneği olan (TTK m.968) gemi tasdiknamesinin gemide bulundurulma zorunluluğu TTK m.943/3’te düzenlenmiştir. İlgili hüküm uyarınca gemi tasdiknamesinin veya bunun sicil müdürlüğünce onaylanmış bir özetinin yolculuk sırasında devamlı olarak gemide bulundurulması şarttır. Geminin Türk

¹²⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 90; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 154; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 166-167; Kara, **a.g.e**, s. 135.

¹²⁸ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 90.

¹²⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 300 dp. (450).

¹³⁰ RG: 18.07.1940 T. ve 4564 S.

¹³¹ RG: 10.11.2006 T. ve 26342 S.

Bayrağını çekme hakkı gemi tasdiknamesi ile ispatlandığı¹³² gibi Türk Bayrağını çekme hakkının kullanılması da gemi tasdiknamesinin alınmasına bağlıdır (TTK m.943/1-2). Ancak her gemi Türk Bayrağı çekmek için gemi tasdiknamesine ihtiyaç duymaz. 18 gros tonilatodan küçük gemiler¹³³ ile TTK m. 935/2-a¹³⁴’da sayılan gemiler gemi tasdiknamesi olmaksızın Türk Bayrağı çekebilirler (TTK m.945). Bu hükümde belirtilen gemiler, Milli Gemi Sicili (MGS)’ye tescili isteğe bağlı gemilerdir¹³⁵. Bu gemilerin sicile kaydedilmiş olmaları halinde dahi bayrak çekme hakkını kullanabilmek için gemi tasdiknamesi almaları gerekmez¹³⁶. Zira bayrak çekme hakkının kullanılmasına ilişkin şartlar, geminin sicile kayıtlı olup olmamasına göre değil 18 gros tonilatodan küçük olup olmadığına¹³⁷ veya TTK m. 935/2-a’da sayılan gemilerden olup olmadığına göre tespit olunmuştur.

Bayrak çekme hakkının gemi tasdiknamesi dışında “bayrak şahadetnamesi” ile de kullanılması mümkündür. Bu husus TTK m.944’te düzenlenmiştir. Bayrak şahadetnamesinin kullanılabileceği ilk hal geminin Türkiye dışında iken Türk bayrağı çekme hakkını – örneğin geminin yurtdışında bir Türk’e temlik edilerek¹³⁸- kazanmasıdır. Bu durum TTK m.944/1’de “...geminin bulunduğu yerdeki Türk konsolosu tarafından Türk Bayrağını çekme hakkına dair verilecek “bayrak şahadetnamesi” gemi tasdiknamesi yerine geçer. Bayrak şahadetnamesi, düzenlendiği günden itibaren ancak bir yıl için geçerlidir; yolculuk, mücbir sebep yüzünden uzadığı

¹³² Bir görüşe göre Türk hukukunda bayrak çekilmesi “hak” olarak değil zorunluluk olarak düzenlendiğinden TTK m.943/1 hükmünün “Geminin Türk Bayrağı çekme şartlarını yerine getirdiği, gemi tasdiknamesi ile ispat olunur.” şeklinde düzenlenmesi uygun olacaktır. İlgili görüş için bkz. Kerim Atamer, “Alman-Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama alanı”, **BATİDER**, Cilt: XXV, Sayı: 1, 2009, (s. 99-201), s. 185. (Bayrak Çekme Zorunluluğu) Türk Bayrağı çekme hak ve yükümlülüğüne ilişkin TTK m.940 hükmünün esasen bayrak çekme “hakkını” değil “zorunluluğunu” düzenlediği bu nedenle hükmün başlığındaki “hakkı ve” ibaresinin çıkarılması gerektiği yönündeki açıklamalar için bkz. **a.e.**, s. 176 vd.

¹³³ TTK m.945’te zikredilen gemiler, Milli Gemi Sicili(MGS)’ye tescili isteğe bağlı gemilerdir. TTK m.957 gereğince 18 GT’da ve üzerinde olan ticaret gemilerinin sicile tescili zorunlu olduğuna göre TTK m.945 hükmündeki “onsekiz gros tonilatodan küçük gemiler” ticaret gemileri olarak anlaşılmak gerekir. İlgili açıklama için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 66.

¹³⁴ İlgili gemiler şunlardır: “Yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler.”

¹³⁵ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 66.

¹³⁶ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 145-146; Aynı yönde bkz. Murat Aydın, “Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul, 2018, s. 67; Topsoy, **Deniz Ticareti I**, s. 61.; Aksi yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 66; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 69-70.

¹³⁷ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 145.

¹³⁸ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 70.

takdirde süre de uzar.” şeklinde düzenlenmiştir. İkinci olarak TTK m.944/2’de “Türkiye’de yapılmış olup da 940¹³⁹’ıncı madde gereğince Türk Bayrağını çekme hakkına sahip bulunmayan gemilere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca, teslim edilecekleri yere kadar geçerli olmak üzere bir bayrak şahadetnamesi verilebilir.” denilerek bayrak şahadetnamesi verilebileceği belirtilmiştir. Bayrak şahadetnamesinin öngörüldüğü son hal ise TTK m.944/3’te belirtilmiştir. İlgili hükme göre “941 inci maddenin ikinci fıkrası¹⁴⁰ ile 942 nci maddede yazılı hâllerde¹⁴¹, bayrak şahadetnamesi, izin süresi için geçerli olmak üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca düzenlenir.” Bu üç halde bayrak şahadetnamesi olmaksızın bayrak çekme hakkı kullanılamayacaksa da 18 gros tonilatodan küçük gemiler ile TTK m. 935/2-a¹⁴²’da sayılan gemiler bayrak şahadetnamesi olmaksızın Türk Bayrağı çekebilirler (TTK m.945). Bayrak şahadetnamesinin de yolculuk sırasında gemide bulundurulması gerekmektedir (TTK m.943/3).

¹³⁹ TTK m.940 şöyledir: “B) Geminin bayrağı I- Türk Bayrağını çekme hakkı ve yükümlülüğü MADDE 940- (1) Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker. (2) Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir. (3) Birden fazla kişiye ait olan gemiler; a) Paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun, b) Elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun, Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar. (4) Türk kanunları uyarınca kurulup da; a) Tüzel kişiliğe sahip olan kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara ait olan gemiler, yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması, b) Türk ticaret şirketlerine ait olan gemiler, şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olmaları ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması, şartıyla Türk gemisi sayılırlar. (5) Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.”

¹⁴⁰ TTK m.941/2 şöyledir: “(2) Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabıtları hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmaması şartıyla, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. Şu kadar ki, izin alan kişi, her iki yılda bir, izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür.”

¹⁴¹ TTK m.942 şöyledir: “940 ıncı madde ile 941 inci maddenin ikinci fıkrasında yazılı şartlardan birinin ortadan kalkmasıyla gemi Türk Bayrağı çekme hakkını kaybeder. Bu durum gecikmeksizin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bildirilir. Müsteşarlık en çok altı ay için daha geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir.”

¹⁴² İlgili gemiler şunlardır: “Yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler.”

945 inci maddede yazılı gemiler¹⁴³ hariç, gemi tasdiknamesinin ya da onun onaylı suretinin veya bayrak şahadetnamesinin gemide bulundurulmaması durumunda bu sonuca kasten sebep olan kaptan, iki aya kadar hapis veya yüz güne kadar adli para cezası ile cezalandırılır (TTK m.948/2 ve TTK m.951). Yine 945'inci maddede yazılı gemiler hariç olmak üzere, gemi tasdiknamesi ya da onun onaylı sureti veya bayrak şahadetnamesi alınmadan kasten Türk bayrağı çekilmesi durumunda ilgili gemi kaptanı, dört aya kadar hapis veya iki yüz güne kadar adli para cezasına çarptırılır (TTK m.948/1 ve TTK m.951).

b. Tonilato Belgesi ve Uluslararası Tonilato Belgesi

Gemilerin ölçülmesi diğer deyişle tonilatosunun belirlenmesi hem kamu hukuku hem de özel hukuk bakımından önem arz eder. Bu kapsamda örnek vermek gerekirse seyir güvenliği, alınacak çeşitli vergi ve resimlerin hesabı (kısaca mali mevzuat), gemilerde bulunması gereken teçhizat ile gemi adamlarının tayini, geminin denize/yola/yüke elverişliliği, kılavuz alma zorunluluğu, donatanın sorumluluğu ve deniz iş hukuku gibi birçok konuda geminin tonilatosu dikkate alınarak belirleme yapılacaktır¹⁴⁴.

Gemilerin ölçülmesinde uluslararası birliğin sağlanması amacıyla 23.06.1969 tarihli Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Milletlerarası Sözleşmesi¹⁴⁵ kabul edilmiştir¹⁴⁶. Bu sözleşmenin 7. maddesine göre, sözleşme hükümlerine uygun olarak gros ve net

¹⁴³ İlgili gemiler “ Onsekiz gros tonilatodan küçük gemiler ile yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler”dir.

¹⁴⁴ Gemilerin ölçülmesinin önemine ilişkin olarak çeşitli örnekler için bkz. Kalpsüz, **Deniz Ticareti**, s. 170; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 58; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 112; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 48; Koyuncu, **a.g.e.**, s. 90; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 58.

¹⁴⁵ İlgili sözleşmeye 2021 Ağustos ayı itibarıyla 159 devlet taraftır. Sözleşmeye taraf olan devletlere ait gemilerin toplam tonajı, dünya ticaret gemisi tonajının yaklaşık 98,94’ünü oluşturmaktadır. Bkz. STATUS OF IMO TREATIES, Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, 04 August 2021, s. 230 vd. (çevirimiçi - <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>)

¹⁴⁶ Türkiye de Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Milletlerarası Sözleşmesi’ne taraftır. İlgili sözleşmeye katılmamız 21.09.1978 T. ve 2169 S. Kanun ile uygun bulunmuş ve 28.05.1979 tarihli 7/17652 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşme onaylanmıştır. 2169 sayılı kanun 29.09.1978 T.ve 16419 S. RG’de; 7/17652 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve sözleşmenin Türkçe metni ise 15.12.1979 T. ve 16840 S. RG’de yayımlanmıştır.

tonilatoları¹⁴⁷ belirlenen her gemiye birer uluslararası tonilato belgesi verilmektedir. Bu belgenin bulunup bulunmadığı da Sözleşmenin 12. maddesinde belirtildiği üzere kontrole tâbi olacaktır.

Türk hukukunda ise gemi ve su araçlarının tonilatolarının ölçülmesine ilişkin görev, yetki ve sorumluluklar ile tonilato ölçme ve ölçüm sonuçlarının belgelendirilmesine ilişkin usul ve esasların düzenlendiği Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği¹⁴⁸ (GTÖY) yürürlükte dir. Bu Yönetmeliğe göre tonilato belgesi¹⁴⁹; gemi ve su araçlarının belirleyici özelliklerini, teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını gösteren bir belgedir (GTÖY m.4/1-n)¹⁵⁰. Geçerli bir tonilato belgesi olmayan GTÖY kapsamındaki gemiler¹⁵¹ tonilato belgesi alıncaya kadar uğradıkları ilk Türk limanında tutulur (GTÖY m.10). Belirtmek gerekir ki ölçüm sonuçları gemi tasdiknamesine yazıldığından, tonilato belgesinin borda evrakından olup olmadığı tartışmalıdır¹⁵². Bununla beraber GDBY ekindeki “Belgeler ve Dokümanlar Listesi”nde tonilato belgesi ve uluslararası tonilato belgesi yer almaktadır.

c. Ulusal ve Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi

Gemilerin Teknik Yönetmeliği¹⁵³ (GTY) m.6’ya göre uluslararası sefer yapmayan fribord boyu¹⁵⁴ 24 metre ve üzerinde gemi ve su araçlarından yolcu veya yük gemilerine GTY- Ek 3’te belirtilen Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi verilir. Bu belgede geminin adı, IMO Numarası, tanınma işareti, tescil limanı ve numarası,

¹⁴⁷ Gemi ve su aracının kapalı hacimlerinin GTÖY veya Sözleşme hükümleri dikkate alınarak belirlenen değerine gros tonilato denir (GTÖY m.4/1-d).

¹⁴⁸ Resmi Gazete Tarihi: 12.03.2009 Resmi Gazete Sayısı: 27167.

¹⁴⁹ Bu belge öğretilde ölçü belgesi, ölçme belgesi, ölçüm belgesi gibi çeşitli isimlerle anılmaktadır. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 91; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 102; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e**, s. 48.

¹⁵⁰ Geminin boyu ve türüne bağlı olarak GTÖY ekinde belirlenen ölçme kurallarına yahut Sözleşmeye göre yapılan ölçüm sonucunda tonilato belgesi düzenlenir. Tonilato belgesi; gemiyi inşa eden/tadilatını yapan, inşa malzemesi, geminin şekli, makine özellikleri, gros (ve net) tonilatosu gibi bilgileri de içerir. Gemiler için düzenlenen çeşitli tonilato belgeleri için bkz: **Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği EK IV-A, Ek IV-B, EK IV-C**.

¹⁵¹ GTÖY kapsamındaki gemiler m.2’de “Bu Yönetmelik, Türk gemi sicillerinden herhangi birine veya bağlama kütüğüne kaydı zorunlu veya ihtiyari olan gemiler ve su araçlarını kapsar.” denilmek suretiyle düzenlenmiştir.

¹⁵² Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 91.

¹⁵³ Resmi Gazete Tarihi: 17.11.2009 Resmi Gazete Sayısı: 27409.

¹⁵⁴ GTY m.4’te fribord boyu “Omurganın üstünden ölçülen en küçük kalıp derinliğinin %85 indeki su hattı üzerindeki toplam boyun %96 sı veya daha büyük ise, aynı su hattı üzerinde baş bodoslamının ön yüzünden dümen rodu eksenine kadar olan uzunluğu” olarak tanımlanmıştır.

dedveyt tonu, fribord boyu, geminin tipi, başlangıç sörveyi ve yıllık sörveylere¹⁵⁵ ilişkin onay kısımları bulunmaktadır. Öte yandan kabotaj seferi aşılarak uluslararası sefer yapan fribord boyu 24 metre ve üzerinde Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi¹⁵⁶ kapsamında olan gemilere sözleşmede belirtilen şekilde Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi verilir (GTY m.6).

d. Çeşitli Emniyet Belgeleri

1974 Uluslararası Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi¹⁵⁷'nin (SOLAS 74) eklerinde, uluslararası sefer yapan gemiler için bazı emniyet belgeleri öngörülmüştür. Bu emniyet belgeleri; yolcu gemisi emniyet belgesi, yük gemisi emniyet inşa belgesi, yük gemisi teçhizat emniyet belgesi, yük gemisi radyo telgraf emniyet belgesi, yük gemisi radyo telefon emniyet belgesi olarak sayılabilir. Ayrıca SOLAS 74 Bölüm I/Kısım A kuralları kapsamında istisna hakkı tanınan gemiler için muafiyet belgesi de düzenlenmektedir (SOLAS 74 Bölüm I/Kısım A/Kural 12). Tüm bu belgelerin gemide bulundurulması gereklidir (SOLAS 74 Bölüm I/Kısım A/Kural 16).

e. Uygunluk Belgeleri

Geminin tehlikeli kimyasal maddeler, sıvılaştırılmış gazlar, zararlı sıvı maddeler gibi çeşitli yükleri taşımaya uygun olduğunu gösteren uygunluk belgelerinin gemide bulundurulması gereklidir¹⁵⁸.

f. Denize Elverişlilik Belgesi

Gemilerin denize elverişlilik belgesi alabilmesi için çeşitli konular bakımından denetlenmesi gerekmektedir. Bu denetimlerin hangi konulara ilişkin olacağı GTY m.5'te belirtilmiştir. İlgili hükme göre gemiler "*tahsis amacına, cinsine ve sefer*

¹⁵⁵ Sörvey GTY m.4'te "Gemi ve su araçlarına yönelik denizcilikle ilgili mevzuat ve/veya uluslararası sözleşme kuralları dâhilinde yapılan denetimi" olarak tanımlanmıştır. GTY m.6'ya göre yükleme sınırı belgesinin süresi başlangıç sörveyinden itibaren beş yıldır. Fakat bu süre içerisinde geminin yıllık sörveylerden geçirilmesi de şarttır.

¹⁵⁶ 05.04.1966 tarihli Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi 18/5/1968 tarihli ve 6/10027 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylanmış ve 28/6/1968 T. ve 12936 S. RG'de yayımlanmıştır. Ayrıca ilgili sözleşmede değişiklik yapan "1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolü"ne katılmamız 13/8/2007 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı kararlaştırılarak ilgili protokol 04.09.2007 T.ve 26633 S. RG'de yayımlanmıştır.

¹⁵⁷ İlgili sözleşmenin onaylanmasına ilişkin karar ile sözleşmenin resmi Türkçe çevirisi için bkz: 25 Mayıs 1980 T. ve 16998 Sayılı RG.

¹⁵⁸ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 300.

bölgelerine göre; tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından” İdarece¹⁵⁹ belirli aralıklarla denetlenecektir. Denetleme sonucunda yönetmelik hükümlerine uygun olduğu anlaşılan gemiye süreli bir "denize elverişlilik belgesi"¹⁶⁰ verilir ve bu belgenin gemide bulundurulması zorunludur (GTY m.5/2). Bu belgenin alınması ile geminin denize elverişli olduğu mutlak olarak kanıtlanmış olmaz. Denize elverişlilik belgesi, geminin denize elverişli olduğuna dair yalnızca bir karine niteliğinde olup bu karinenin aksi ispatlanabilir¹⁶¹.

g. Yola Elverişlilik Belgesi (İzin Kâğıdı)

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (DCMKK) m.6 hükmünde denize elverişlilik belgesi olan ve liman sınırlarını geçip denize çıkacak her ticaret gemisinin yola çıkmadan önce “*can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yük miktarı ve yükleme markası bakımlarından*” denetleneceği ifade edilmiştir. Denetim sonucunda yönetmeliğine uygun olmayan ticaret gemilerinin yola çıkmasına izin verilmez (DCMKK m.6/1). Bu hükümde yönetmeliğine uygun olduğu anlaşılan gemilere yola çıkma izninin nasıl verileceğine ilişkin açıklık olmadığından iznin sözlü olarak dahi verilebileceği düşünülebilir. Fakat bu maddede belirtilen hususlardan yola çıkarak verilen iznin “yola elverişlilik belgesi”ni ifade ettiği anlaşılmaktadır¹⁶². Nitekim TTK m.932/2’de yola elverişliliğe ilişkin olarak belirtilen hususlar DCMKK m.6’da sayılan hususlar ile örtüşmektedir. Öte yandan Gemilerin Genel Denetimi ve

¹⁵⁹ GTY m.4/1-p hükmü uyarınca İdare “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığını” ifade etmektedir.

¹⁶⁰ Denetleme sonucunda yönetmelik hükümlerine uygun olduğu anlaşılan su araçlarına ise “su aracı uygunluk belgesi” verilir (GTY m.5/2).

¹⁶¹ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 275; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 18; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 110; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 174; Taşdelen, **a.g.m.**, s. 942; Sözer, **Sefere Elverişlilik**, s. 77-78; Koyuncu, **a.g.e.**, s. 113.; Uluslararası uygulamada “seaworthiness” kelimesi, denize elverişlilik yanında geminin denize yola ve yüke elverişliliğini de kapsayacak şekilde kullanılmaktadır. Bu durum, ülkemizde bazen denize elverişlilik belgesine sahip bir geminin aynı zamanda kendiliğinden yola ve yüke de elverişli olduğu yönünde yanlış bir düşünceye sebep olmaktadır. Oysaki TTK m.932 (eTTK m.817)’de ayrı ayrı kavramlar olarak tanımlanmıştır (Bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 277.). Dolayısıyla denize elverişlilik belgesi sadece denize elverişlilik konusunda bir karine oluşturmaktadır.

¹⁶² Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 169.

Belgelendirilmesi Yönetmeliği (GDBY)'nin ekinde yer alan belgeler arasında yola elverişlilik belgesi de sayılmıştır.

h. Sıhhat Patentası

Umumi Hıfzıssıhha Kanunu¹⁶³ m.31'e göre bir Türk limanından diğer bir Türk limanına veya yabancı limanlardan bir Türk limanına gelen her gemi hareket ettiği limandan bir sıhhat patentası almak zorundadır. Sıhhat patentası “*geminin mevcut mürettebatının, taşıdığı yolcuların ve hareket limanının sağlık durumlarını gösteren, gemide bulaşıcı ve salgın hastalık olmadığını bildiren, geminin uğradığı limanlarda uygulanan sağlık tedbirleriyle ilgili bilgileri kapsayan ve limandan ayrılmasında sağlık yönünden sakınca olmadığını gösteren*” bir belge olarak tanımlanabilir (Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri Yönetmeliği¹⁶⁴ (SDMY) m. 4/1-p.).

ı. Gemi Jurnalı

TTK m.1096 hükmü uyarınca, bir liman içinde yolculuk yapan küçük gemiler hariç tüm gemilerde her yolculuk için eşya veya safranın yüklenmeye başlanması anından itibaren geçecek belli başlı olayların yazıldığı bir defter tutulur. Bu deftere ise gemi jurnalı denir (TTK m.1096/1).

Gemi jurnalı, kaptanın gözetimi altında, ikinci kaptan¹⁶⁵ tarafından tutulacaktır (TTK m.1096/2). Bunun sebebi, gemi jurnalının kaptanın sorumluluğunun belirlenmesinde işlev görmesidir¹⁶⁶. Ancak ikinci kaptanın mazereti hâlinde bizzat kaptan veya kaptanın gözetimi altında olmak şartıyla ehil bir gemi adamı tarafından tutulur (TTK m.1096/2)¹⁶⁷.

i. Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği

DCMKK m.8/1'de “*Türk gemileriyle Türk liman ve karasularında yolculuk eden yabancı gemilerin, denizde çatışmayı önlemek için taşıyacakları ve*

¹⁶³ Resmî Gazete Tarihi: 06.05.1930 Resmî Gazete Sayısı: 1489.

¹⁶⁴ Resmî Gazete Tarihi: 10.06.2009 Resmî Gazete Sayısı: 27254.

¹⁶⁵ TTK m.1096 hükmünde kullanılan “ikinci kaptan” ibaresi TTK'da yer alan hatalı bir kullanımdır. Zira gemide hukuken tek bir kaptan vardır. İkinci kaptan; güverte sınıfı gemi adamlarından olan ve gemi kaptanından sonra gelen gemi zabıtnı (birinci zabıtnı) ifade eder. Gemide hukuken tek bir kaptandan bahsedilebileceğine ilişkin olarak bkz. Birinci Bölüm/ I/ B.

¹⁶⁶ Göknil, **a.g.e.**, s. 140; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 159.

¹⁶⁷ Gemi jurnaline ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm/III/D.

gösterecekleri fener ve alametler, verecekleri sadalı sis ve manevra işaretleri, gözetecekleri seyir ve idare kurallarıyla tehlikeye düştükleri zaman yardım istemek için verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaretler Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmelikle belirtilir.” denilmektedir. Yine aynı maddenin ikinci fıkrasına göre bu yönetmelik geminin esas belgelerinden olup her gemide bir tane bulunması zorunludur. Ancak Cumhurbaşkanınca çıkarılacağı ifade edilen bu yönetmelik henüz yayımlanmamıştır.

j. Geçerli Bir Sorumluluk Sigortası veya Başkaca Mali Bir Güvencenin Mevcut Olduğuna Dair Sertifika veya Sigorta Poliçesi

Birtakım ulusal ve uluslararası düzenlemeler dolayısıyla gemilerde sorumluluk sigortası yahut başkaca mali güvencenin var olduğuna ilişkin sertifika ya da sigorta poliçesinin bulundurulması zorunluluğu vardır.

Bu kapsamda ilk olarak Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik¹⁶⁸ hükümlerinin ele alınması yerinde olacaktır. İlgili yönetmeliğin ikinci maddesinde yönetmeliğin kapsamı “300 GT ve üzerindeki Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan gemiler” olarak belirtilmiştir. Yönetmeliğin 5. maddesi ile 300 GT ve üzerindeki Türk Bayrağı taşıyan gemiler ile bayrağına bakılmaksızın Türk deniz yetki alanında bulunan liman tesislerine gelen veya bu liman tesislerinden ayrılan gemilerin, deniz alacaklarına karşı bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmaları zorunlu tutulmuştur. Yine aynı maddeye göre bu koruma ve tazmin sigortası, 1996 Protokolü¹⁶⁹ ile tadil edilen 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin

¹⁶⁸ Resmî Gazete Tarihi: 14.11.2010 Resmî Gazete Sayısı: 27759.

¹⁶⁹ 02.05.1996 tarihinde imzalanmış olan “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Tarihli Protokol”e bir kısım çekincelerle katılmamız 05.02.2010 tarih ve 2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile uygun bulunmuş olup katılma belgesi 19.07.2010 tarihinde tevdi edildiğinden 17.10.2010 tarihinde ülkemiz açısından yürürlüğe girmiştir. İlgili Bakanlar Kurulu Kararı ve ekinde bulunan Protokolün resmi Türkçe çevirisi için bkz. 13.03.2010 tarih ve 27520 sayılı RG.; IMO’nun hazırladığı ve sözleşmelere katılım durumlarını da gösteren doküman için bkz. <https://www.cdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>

Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme¹⁷⁰ çerçevesinde sınırlandırmaya bağlı olacak şekilde deniz alacaklarını kapsayacaktır. Ayrıca deniz alacaklarına karşı yaptırılan bu koruma ve tazmin sigortasına ait poliçe, yönetmeliğin m.7/1 hükmü uyarınca, gemide bulundurulmak zorundadır¹⁷¹.

Bu kapsamda ele alınması gereken bir başka düzenleme 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme¹⁷²'dir. Bu sözleşmenin m.7/1 hükmüne göre, taraf devlet sicilinde kayıtlı olup dökme olarak 2000 tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan gemilerin donatanları, sözleşmeye göre kirlenme zararlarından sorumluluğunu karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak veya bir banka garantisi yahut uluslararası bir tazminat fonunca sözleşmede belirtilen sorumluluk sınırlarına uygun olarak düzenlenen bir sertifika gibi başkaca mali güvence vermekle yükümlüdür. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre taraf devlet, bu şartlara uyulduğunu tespit ettikten sonra her bir gemiye sigorta veya diğer bir mali

¹⁷⁰ İlgili sözleşmeye katılmamız 28.02.1980 tarih ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile uygun bulunmuş olup katılma belgesi 06.03.1998 tarihinde tevdi edildiğinden ilgili Sözleşme ülkemiz açısından 01.07.1998 tarihinde yürürlük kazanmıştır. İlgili Bakanlar Kurulu Kararı ve ekinde bulunan Sözleşmenin resmi Türkçe çevirisi için bkz. 04.06.1980 tarih ve 17007 sayılı RG.; IMO'nun hazırladığı ve sözleşmelere katılım durumlarını da gösteren doküman için bkz. (<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>)

¹⁷¹ Yönetmeliğin 7/2 hükmüne göre, liman tesislerindeki gemilerde bu sigorta poliçesinin gemide bulunup bulunmadığı ve geçerli olup olmadığı liman başkanlıkları tarafından her zaman kontrol edilebilecektir. Sigorta poliçesinin gemide bulundurulmaması halinde durumun ne olacağı ise yönetmeliğin m.7/3 hükmünde belirtilmiştir. Buna göre sigorta poliçesinin gemide bulundurulmaması ihtimalinde liman başkanlığı tarafından gemiye liman tesisinden uzaklaştırma emri verilip Müsteşarlık ve ilgili bayrak devleti durumdan haberdar edilir. Ayrıca donatan tarafından sigorta poliçesinin aslı sunuluncaya kadar geminin liman tesisine girme talebi kabul olunmaz

¹⁷² Sözleşmeye katılmamız 27.01.2000 T. ve 4507 S. Kanun ile uygun bulunmuş ve 15.06.2001 tarihli 2001/2668 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşmeye katılmamıza karar verilmiştir. İlgili Bakanlar Kurulu Kararı ve sözleşmenin Türkçe metni ise 24.07.2001 T. ve 24472 S. RG'de yayımlanmıştır.

teminatın yürürlükte olduğuna dair bir belge (sertifika) verecektir¹⁷³. Sözleşmenin m.7/4 hükmü uyarınca bu belge (sertifika) gemide bulundurulacaktır¹⁷⁴.

Son olarak belirtilmesi gereken düzenleme 2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001)¹⁷⁵’dir. Sözleşmenin 7. Maddesi gereğince taraf devlet, “*sicile kayıtlı 1000 gros ton üstü bir geminin kayıtlı sahibinden, kayıtlı gemi sahibinin yürürlükteki ulusal veya uluslararası sınırlandırma rejimleri kapsamında sorumluluk limitlerine eşit miktarda, fakat her durumda değiştirilmiş şekliyle, 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşmesi’ne uygun olarak hesaplanan miktarı geçmeyen mali sorumluluğunu kapsayan, sigorta, banka veya benzeri mali kurumların garantisi gibi diğer bir mali teminatı bulundurmasını*” talep etmekle ve bu gerekliliklere uyan gemilere ilgili sigorta yahut teminatı teyit eden bir sertifika

¹⁷³ Taraf devletin vereceği bu belge (sertifika) yalnızca şartlara uygun bir sigortanın (ya da başkaca mali güvencenin) varlığını tespit eder, devletin garanti vermiş olduğu anlamına gelmez. Bu açıklama ve Sözleşme kapsamında yapılacak sorumluluk sigortasının yapılmasına ve belgelendirilmesine ilişkin bilgi için bkz. Rayegân Kender, “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, (s. 583-598), s. 586 vd. (Kirlenme Zararları); Ayrıca 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme kapsamında öngörülen sigorta yaptırma yahut başkaca mali güvence verme yükümlülüğü hakkında bilgi için bkz. Nil Kula Değirmenci, **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2015, s. 156 vd. (Sınırlama Fonu); Gülfer Kuyucu Meriç, **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlanması**, İstanbul, Filiz, 2017, s. 168 vd. (Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk)

¹⁷⁴ Bu sertifikanın düzenlenmesi ve denetlenmesine ilişkin esaslar “1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) Sertifikasının Düzenlenmesine Ve Denetimine Yönelik Usul Ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge” ile belirlenmiştir. İlgili yönergenin m.5 hükmü uyarınca bu sertifika liman başkanlıklarınca (sicil limanlarınca-sicil limanı tanımı için bkz. Yönerge m.4.g) verilecek olup m.11 uyarınca orijinalinin gemide bulundurulması zorunludur. Sertifikanın denetimine ilişkin hususlar yönergenin 12. maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddenin 4. fıkrasına göre, geçerli bir sertifika bulundurmamak zorunda olup da bu sertifikayı bulundurmayan gemilerin Türk karasularına girmesine izin verilmeyecektir. Sertifikanın süresi Türk karasularındayken sona ermiş olursa geminin hareketine izin verilmeyecektir. Ayrıca bu gemilerin ticari işlerine yönelik hiçbir işlem, resmi ve özel makamlarca yerine getirilmeyecektir. (Yönerge onay tarihi: 19.12.2013, Sayı: 1998. İlgili yönerge için bkz. <https://denizmevzuat.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerger/20140105-011104-64032-1-64480.pdf>); İlgili yönerge hakkında değerlendirme için bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 179-182.)

¹⁷⁵ Sözleşmeye katılmamız 26.02.2013 T. ve 6439 S. Kanun ile uygun bulunmuş ve 08.07.2013 tarihli 2013/5110 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Sözleşmeye katılmamıza karar verilmiştir. İlgili Bakanlar Kurulu Kararı ve sözleşmenin Türkçe metni ise 27.07.2013 T. ve 28720 S. RG’de yayımlanmıştır.

vermekle yükümlü kılınmıştır¹⁷⁶. Sözleşmenin m.7/5 hükmü uyarınca bu sertifika gemide taşınacaktır^{177 178}.

2. Gemi Adamlarına Ait Belgeler

a. Gemi Adamlarının Yeterlik Belgeleri ve Gemi Adamı Cüzdanı

GKKY’de; gemi adamı olma şartları, gemi adamı yeterlik şartları, gemi adamları için gerekli sertifika eğitimleri ve belgeleri gibi hususları düzenlenmiştir. GKKY m. m. 43 hükmüne göre gemi adamı olabilmek için gerekli şartları sağlayan kişilere gemi adamı yeterlik belgesi ve gemi adamı cüzdanı verilecektir. Gemi adamlarının yeterliği bu belgelerle ispatlanacaktır¹⁷⁹.

b. Ücret Defteri

DİK m. 31 uyarınca her gemide noter tasdikli bir ücret ödeme defteri tutulur. Fakat liman seferi yapan gemilerde bu defterin işveren bürosunda da tutulması mümkündür. Ayrıca gemi adamlarına sözleşmeleri gereğince yapılacak tüm

¹⁷⁶ BUNKER 2001 Sözleşmesi kapsamında öngörülen sigorta yaptırma yahut başkaca mali güvence verme yükümlülüğü hakkında bilgi için bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 161 vd.; Kuyucu Meriç, **Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk**, s. 259 vd.; Cüneyt Süzel, “Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı”, **Bahçeşehir Üniversitesi HFD**, Cilt: 12, Sayı: 151-152, 2017, (s. 117-180), 153 vd. (Gemi Yakıtı)

¹⁷⁷ BUNKER 2001 Sözleşmesi kapsamında düzenlenecek bu sertifikanın gemide bulundurulması yükümlülüğüne yönelik önemli tartışmaların yapıldığı belirtilmektedir. Bu tartışmalardan birisi de 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme kapsamında CLC Sertifikası taşıma yükümlülüğünü yerine getiren bir geminin ayrıca BUNKER sertifikası da bulundurmasının gerekip gerekmediğidir. IMO bu tartışma üzerine 20.12.2011 tarih ve A 27/Res.1055 sayılı kararında ve “CLC Sertifikasını Haiz Olmakla Yükümlü Gemilere Bunker Sertifikası Düzenlenmesi Hakkında Taslak Karar” (Draft Resolution on the Issuing of Bunkers Certificates to Ships that are Also Required to Hold a CLC Certificate) uyarınca CLC Sertifikasına sahip gemilerin ayrıca Bunker Sertifikasına da sahip olması gerektiğini ifade etmiştir. İlgili tartışma ve açıklama için bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 163 dp. (412).

¹⁷⁸ Bu sertifikanın düzenlenmesi ve denetimine ilişkin usul ve esaslar “2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001) Sertifikasının Düzenlenmesine Ve Denetimine Yönelik Usul Ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge” ile belirlenmiştir. İlgili Yönergenin m.5 hükmü gereği bu sertifika, liman başkanlıkları (sicil limanlarınca-sicil limanı tanımı için bkz. Yönerge m.4.g) tarafından verilecektir. Ayrıca Yönergenin m.11 hükmü uyarınca ilgili sertifikanın orijinalinin gemide bulundurulması zorunludur. Sertifikanın denetimine ilişkin hususlar yönergenin 12. maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddenin 4. fıkrasına göre, geçerli bir sertifika bulundurmamak zorunda olup da bu sertifikayı bulundurmayan gemilerin Türk karasularına girmesine izin verilmeyecektir. Sertifikanın süresi Türk karasularındayken sona ermiş olursa geminin hareketine izin verilmeyecektir. Ayrıca bu gemilerin ticari işlerine yönelik hiçbir işlem, resmi ve özel makamlarca yerine getirilmeyecektir. (Yönerge onay tarihi: 19.12.2013, Sayı: 1997 İlgili yönerge için bkz. (<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/20140107-092052-64032-1-64480.pdf>) İlgili yönerge hakkında değerlendirme için bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 182-186.)

¹⁷⁹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 94.

ödemelerin bu deftere kaydedilmesi ve kayıtların imza yahut makbuzla belgelenmesi de zorunludur (DİK m. 31/2).

c. Gemiadamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesi ve Diğer Belgeler

“Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge¹⁸⁰”nin (GGDİY) 4. maddesine göre 50 net tondan büyük her gemi ile talep halinde tonajına bakılmaksızın bütün gemiler yönerge ekinde belirtilen örneğe uygun Gemiadamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesi almak zorunluluğu altındadır. Öte yandan 1978 tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi’ne¹⁸¹ (STCW-78) göre düzenlenen her türlü personel belgelerinin de gemide bulundurulması gereklidir. Nitekim belirtilen bu belgeler Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (GDBY) ekinde yer alan yer alan belgeler arasında sayılmıştır.

3. Yüke İlişkin Belge Niteliğinde Olan Yük Manifestosu

Gemide bulunan yükün cinsini ve miktarını belirten bir listedir. Kaptan veya temsilcisi tarafından imzalanan bu belge, yerli ve yabancı gümrük idarelerine ibraz edilir¹⁸². Navlun sözleşmeleri ile konişmentoların birer örneğinin gemide bulundurulması da âdet haline gelmiştir¹⁸³.

C. Yükleme, İstif ve Boşaltma ile İlgili İşlemlere Nezaret Görevi

Kaptan yükleme, istif ve boşaltma işlerine nezaret etmekle görevlidir. Yüklemeye (ve boşaltmaya) nezaret etmek esas olarak kaptanın taşıyanı temsilen

¹⁸⁰ İlgili yönerge için bkz. <https://denizmevzuat.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge/yonerge-world.DOCX> ve <https://denizmevzuat.uab.gov.tr/yonerge-talimat> (ET.20.11.2020)

¹⁸¹ İlgili sözleşmenin resmi Türkçe çevirisi için bkz: 29.09.2003 T. Ve 25244 sayılı RG.; Ayrıca “1978 Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme’ye İlişkin Değişikliklerin Kabulü Hakkında (MSC.21(59) Sayılı Karar”a katılmamıza ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı ve ekindeki MSC.21(59) Sayılı kararın resmi Türkçe çevirisi için bkz. Tarih: 27 Haziran 2013 Sayı: 28690 (Mükerrer) Sayılı RG.

¹⁸² Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 94; Kara, **a.g.e.**, s. 139.

¹⁸³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 94; TTK m.1228/5 hükmü uyarınca yükleten, istem üzerine konişmentonun kendisi tarafından imzalanmış bir kopyasını taşıyana vermek zorundadır. Buna “kaptan kopyası (captain’s bill of loading)” denir. Kaptan kopyası, manifesto ile birlikte gümrük kontrollerinin yapılmasına yarar ve kaptana varma limanında ibraz edilen konişmento nüshasını kontrol imkânı verir. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 71.

yerine getirdiği bir görevdir¹⁸⁴. Kaptanın istife nezaret etme görevi TTK m.1091’de ayrıca düzenlenmiştir. TTK m.1091/1 uyarınca kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanım amaçlarına uygun bir vaziyette olmasına ve istifin, özel istifçilerce yapılması halinde dahi denizcilikte geçerli kurallara uygun olarak yapılmasına dikkat etmek zorundadır. Kaptanın bu görevinin kapsamına giren araçlar, gemiye ait yükleme ve boşaltma araçlarıdır¹⁸⁵. İstifin özel istifçilerce yapıldığı durumlarda, istifçilerin tedbirli bir kaptanın göremeyeceği kusurları sebebiyle kaptan sorumlu olmaz. Bu halde kaptanın esas yükümlülüğü, genel nezaret ve istifin gemi dengesi ile emniyeti yönünden gerektiği gibi yapılmasına dikkat etmekten ibarettir¹⁸⁶.

Kaptanın TTK m.1091 hükmünde öngörülen nezaret yükümlülüğü, navlun sözleşmelerinde karşılaşılan FIO(S)(T)¹⁸⁷ kayıtları kapsamında ayrıca incelenmelidir¹⁸⁸. Navlun sözleşmelerine konulan FIO(S)(T) kayıtları ile bu kayıt kapsamına giren işlemlere ilişkin masraf ve sorumluluk yükü ilgililere ait

¹⁸⁴ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 339.

¹⁸⁵ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 303.

¹⁸⁶ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 339.

¹⁸⁷ Bu kayıtların en uzun şekli FIOST L/S/D kaydı olup bu kayıt, İngilizce “**Free** (masrafsız) **In** (yükleme) **Out** (boşaltma) **Stowed** (istifleme) **Trimmed** (dengeleme - haplama) **Lashed** (ambar içinde bağlama) **Secured** (emniyete alma) **Dunnaged** (ambar içinde kaymayacak şekilde perdeleme diğer deyişle daneçleme)” kelimelerinin baş harflerinden oluşmaktadır. İlgili kayıt, “yük, taşıyana masraf olmadan, taşıtan/yükleyen tarafından yüklenecek, istiflenecek, bağlanacak, dengelenecek, emniyete alınacak, daneçlenecek ve taşıyan/gönderilen tarafından boşaltılacaktır.” anlamına gelmektedir. Bkz. Kerim Atamer, “Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl:11, Sayı:1-4, 2011, (s. 241-342), s. 273. (Kayıtlar); Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 345 dp. (487).; Bu arada belirtmek gerekir ki FIOS(T) kayıtları her yerde ve her koşulda aynı anlama gelecek şekilde uygulanmaz. Bu kayıtların salt masraf paylaşımı kaydı mı yahut sorumluluğa da etkisi olacak kayıt mı olduğu konusunda kaydın yorumlanması gerekir. Bu kayıtların yorumunda ise çoğunlukla yerel adetler ve liman teamülleri etkili olur. Öyle ki sadece FIO kaydının istifi de kapsayıp kapsamadığı dahi tartışmalıdır. (Bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 416 ve dp. (58)) Yargıtay uygulamasında bu kayıtların tarafların sorumluluğuna da etki ettiğinin kabul edildiği görülmektedir. (Bkz. Atamer, **Kayıtlar**, s. 274-279’daki Yargıtay kararları); Bu kayıtlara ilişkin bilgi için bkz. Atamer, **Kayıtlar**, s. 273 vd.; Cüneyt Süzal, **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten**, İstanbul, 12 Levha, 2014, s. 314 vd. (Taşıtan ve Yükleten); Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 106-108. ve s. 270 vd.; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 415-416 ve s. 478-479.

¹⁸⁸ Kaptanın nezaret yükümlülüğünün (TTK m.1091) FIO(S)(T) kaydı öngörülen navlun sözleşmeleri bağlamında taşıyanın sorumluluğuna olan etkisi için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 48 ve s. 135-136; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 303-304; Kübra Yetiş Şamlı, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, 2. Baskı, İstanbul, 12 Levha, 2013, s.63 (Taşıyanın Sorumluluğu); Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 108-109; Pınar Akan, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu** (TTK m.1061), Ankara, Adalet, 2007, s. 43-44 (Yüke Özen); Topsoy, **Deniz Ticareti I**, s. 408-409; Şafak Türken, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Bilge, 2019, s. 87-88; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 279-283; Atamer, **Kayıtlar**, s. 298 vd.; Fehmi Ülgener, “FIOŞ Şartının Etkileri”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 2, 1996, (s. 21-26), s. 24 (FIOŞ Şartı).

olmaktadır¹⁸⁹. Bu kayıt kapsamında yapılan işlemler bakımından taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkması için bu işlerin fiilen de ilgili kayıtlara uygun olarak yapılması gereklidir. Zira aksi bir anlayış, taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlere aykırı olarak daraltılması anlamına gelir¹⁹⁰. Yargıtay kararlarında, kayıtların varlığı halinde dahi TTK m.1091 gereğince kaptanın istif ile yükleme ve boşaltmaya nezaret görevinin devam ettiğine hükmedilmektedir¹⁹¹.

Nitekim Yargıtay 11. HD'nin 15.9.2014 tarih ve 2014/6136 E.- 2014/13723 K. sayılı kararında Mısır'dan Mersin'e gemi ile taşınan pirinç yükünün bir kısmı tahliye esnasında yükün bulunduğu çuvalların yırtılması sonucu zayi olmuş, bir kısmı da hasarlanmıştır. Meydana gelen zarar sebebiyle sigortalısına ödeme yapan sigorta şirketi, halef sıfatıyla taşıyan aleyhine tazminat davası açmıştır. Yerel mahkemenin red kararı üzerine uyuşmazlık konusu olay Yargıtay ilgili dairesi önüne gelmiştir. Yargıtay FIO(S) kaydının varlığını dikkate alarak *"...TTK'nun 1061. maddesi "taşıyan malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür" derken yüke özen borcunun kapsamına giren faaliyetlerin ancak bir kısmını belirtmektedir. Gerçekte yükün iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için gerekli bütün tedbirler buna dahildir. Sözleşmeye konulacak "FİOS" şartı ile TTK'nun 1061.*

¹⁸⁹ Bu kayıtların salt masraf kaydı olarak öngörülmesi de mümkündür. Bu durumda kaydın varlığı yalnızca masraflara ilişkin olduğundan ilgili işlemlerde tarafların sorumluluğuna bir etkisinin olmayacağı izahtan varededir. Bu tür kayıtlara konu işlemlere ilişkin masrafların yükle ilgililere aktarılabilmesi konusunda şüphe yoktur. Öte yandan ilgili işlemlerden doğacak sorumluluğun yükle ilgililere aktarılabilmesi hususunda -emredici hükümlere aykırılık konusu dikkate alınırsa- tereddüt yaşanabilir. Bununla birlikte FIOST kaydı ile kayıt kapsamındaki işlere ilişkin sorumluluğunun yükle ilgililere aktarılabilmesi öğretide kabul edilmektedir. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 47-48 ve s. 135-136; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 109; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 62-63; Atamer, **Kayıtlar**, s. 297; Ülgener, **FİOS Şartı**, s. 24; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 106-108; Bu kayıtlar emredici bir hüküm olan TTK m.1178 hükmüne de aykırılık teşkil etmemektedir. Zira TTK m.1178 hükmü şöyle anlaşılmalıdır: Hükümdeki faaliyetleri yerine getirme yükümlülüğü sözleşme ile taşıyana yükletilmişse taşıyan, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermek zorundadır. İlgili kayıtlar navlun sözleşmesinde var ise taşıyan ile taşıtan arasında daima geçerlidir. Öte yandan bu sözleşmeye taraf olmayan üçüncü kişi konişmento hamili ile gönderilen bakımından geçerli olabilmesi için bu kaydın konişmentoya yazılı olması (TTK m.1237/1) yahut incorporation (atıf) için gerekli şartlar (TTK m.1237/3) sağlanarak konişmentonun devredilmesi gereklidir. Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Atamer, **Kayıtlar**, s. 285 vd.; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 106-108 ve s. 270 vd. Ayrıca bkz. Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 107-109.

¹⁹⁰ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 135 dp (531); Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 62-63.

¹⁹¹ Yargıtay 11. HD. 29.12.2014 tarih ve 2014/9903 E., 2014/20435 K. sayılı kararı; Yargıtay 11. HD. 4.5.2015 tarih ve 2014/18921 E., 2015/6192 K. sayılı kararı; Yargıtay'ın bu yöndeki diğer bazı kararlarına ve bu kararların navlun sözleşmesinin tarafları arasında kurulan ekonomik dengeyi bozduğuna ilişkin olarak bkz. Atamer, **Kayıtlar**, s. 298 vd.

maddesinde sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk yüküle ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevini, yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Somut olayda, dosyaya sunulan konişmentoda Free In/Free Out şartı yer almaktadır. Bu koşulla, yüklemenin chartererlerin boşaltmanın ise gönderilenin sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir. Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi TTK'nun 975. Maddesi (6102 sayılı TTK m.1091) uyarınca kaptanın yükleme, boşaltma ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kusurunun var olduğu gözetilerek, yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak kusur oranına göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir...” yönünde karar vermiştir.

Görüldüğü üzere Yargıtay, FIO(S)(T) kaydının kararlaştırılması halinde kayda konu işlemlerden doğacak sorumluluğun yüküle ilgililere ait olacağını kabul etmektedir. Ancak kaptanın nezaret yükümlülüğünün devam ettiğini belirterek taşıyanı (ve kaptanı da) sorumlu tutmaktadır. Yargıtay'ın bir sınır öngörmeksizin¹⁹² TTK

¹⁹² FIOS kaydı kapsamında Yargıtay'ın bazı farklı kararları da bulunmaktadır. İstif hatasının kaptanın nezaret yükümlülüğünün sınırını aşan bir sebep olduğu yönünde bkz. Yargıtay 11. HD. 26.11.2014 tarih ve 2014/4451 E., 2014/18443 K. sayılı kararı. Karar için bkz. (İlgili karar için bkz. (<https://www.lexpera.com.tr/>); Kaptanın bu yükümlülüğünün sınırlarının olduğu yönünde Yargıtay 11. HD. 13.07.2006 tarih ve 2005/7652 E., 2006/8394 K. sayılı kararı. İlgili karar için bkz. (<http://www.kazanci.com>) Bu karar için ayrıca bkz. Atamer, **Kayıtlar**, s. 301; Yargıtay 11. HD. 25.09.2014 tarih ve 2014/6138 E., 2014/14608 K. sayılı kararında FIO(S)(T) kaydı ile yapılan taşımaya konu yük taşıma sırasında tamamen zayı olmuş ve bu sebeple sigortalısına ödeme yapan sigorta şirketi halef sıfatı ile taşıyana dava açmıştır. Yerel mahkeme “... tüm dosya kapsamına, toplanan delillere ve düzenlenen bilirkişi kök-ek raporlarına göre, ziyanın sebebi olan kötü elleçlemenin yükleme sırasında mı yoksa boşaltma sırasında mı yapıldığı saptanamıyor ise de esasen [FIO(S)(T)] kaydı hem yükleme hem de boşaltmayı kapsamına aldığına göre hangi aşamada meydana geldiğinin de önemli olmadığı, kaptanın yükleme, istif ve boşaltma işlemlerine nezaret etme yükümlülüğü geminin denize, yüke ve yola elverişli halde tutulmasıyla sınırlı olduğu...” gerekçesiyle taşıyanın sorumlu olmadığına hükmetmiş ve karar Yargıtay tarafından onanmıştır. Fakat karar düzeltme talebi üzerine bu karar kaldırılmış ve Yargıtay 11. HD. 04.05.2015 tarih ve 2014/18921 E., 2015/6192 K. sayılı kararında “...Sözleşmeye konulacak “F.” şartı ile TTK'nın 1061. maddesinde sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk yüküle ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevini, yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Somut olayda, konişmentoda F. (Free in and out and stowage) şartı yer almaktadır. Bu koşulla, taşıyanın gemiye yükleme ve boşaltmada sorumluluğunun bulunmadığı belirtilmiştir. Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi 6102 sayılı TTK'nın 1091. Maddesi, (e.TTK m.975) uyarınca kaptanın yükleme, boşaltma ve istifin

m.1091 hükmünü gerekçe göstererek taşıyanı sorumlu tutması, söz konusu kayıtların varlığını anlamsız hale getirmekte ve taraflar arasındaki ekonomik dengeyi bozmaktadır. Zira bu kayıtların kararlaştırılmasıyla masraf ve sorumluluk yükü ile ilgililere ait olmakta ve bunun karşılığında navlun tutarında indirim yapılmaktadır¹⁹³. Belirtilen bu gerekçelerle söz konusu kaydın varlığı halinde kaptanın TTK m.1091’de düzenlenen nezaret görevinin sınırlarının çizilmesi gereklidir.

Navlun sözleşmesinin FIO(S)(T) kaydı ile akdedilmesi sonucu yükleme, boşaltma, istif gibi işlemlerin taşıyanın faaliyet sahasından çıkarıldığı durumlarda dahi kaptanın nezaret görevi (TTK m.1091) devam edecektir. Ancak kanaatimizce nezaret görevi, geminin denize, yola¹⁹⁴ ve yüke elverişliliğini sağlamakla sınırlı olmalıdır. Dolayısıyla ilgili kayıt kapsamındaki yükleme, boşaltma istif vb. faaliyetler yükle ilgililer -veya onların adamı sayılan istifçiler- tarafından yapılırken geminin denize, yola¹⁹⁵ veya yüke elverişliliği bundan etkileniyorsa kaptan, nezaret görevi kapsamında gerekli müdahaleyi yapmalıdır. Bu müdahalenin yapılmaması sebebiyle geminin denize, yola veya yüke elverişliliği etkilenirse ve FIO(S)(T) kaydı ile taşınan yük de bu sebeple zarara uğrarsa taşıyan (ve kaptan) bundan sorumlu olur¹⁹⁶. Zira gemisinin özelliklerini ve teknik şartlarını en iyi bilecek kişi olan kaptan, bu işlemlerin gemiyi etkileyip etkilemeyeceğini de değerlendirebilecek konumdadır. Öte yandan ilgili işleri FIO(S)(T) kaydı gereği yürüten yükle ilgililerin -veya onların adamı sayılan istifçilerin- bu değerlendirmeyi yapması mümkün olmayabilir. Bu nedenle FIO(S)(T) kaydına rağmen kaptanın nezaret görevi (TTK m.1091) geminin denize, yola ve yüke elverişliliği ile sınırlı olarak devam etmelidir. Bunun dışında kaptan, FIO(S)(T) kaydı sebebiyle yükle ilgililerce görevlendirilen kişilerin yükleme, istif, sabitleme ve tahliye

denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kusurunun var olduğu gözetilerek, yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak kusur oranına göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş...” denilmekle yerel mahkeme kararı bozulmuştur. Her iki karar için bkz. (<http://www.kazanci.com>)

¹⁹³ Atamer, **Kayıtlar**, s. 274 ve s. 302. Uygulamada FIOST kaydı ile yapılan taşımalarda kayıt kapsamındaki işlerin yapılması yükle ilgililere aktarılırken ödenecek navlunda %10 ile %25 arasında değişen bir indirimin yapıldığı görülmektedir. Bu kayda rağmen kayıt kapsamındaki işlerden (TTK m.1091’e bir sınır öngörmeksizin) taşıyanı sorumlu tutmak taraflar arasındaki ekonomik dengeyi bozmaktadır. Bkz. **a.e.**, s. 274 ve s. 302.

¹⁹⁴ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 303; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 63; Benzer yönde bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 48; Ülgener, **FIOS Şartı**, s. 24.

¹⁹⁵ Atamer, **Kayıtlar**, s. 314-315; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 280.

¹⁹⁶ Bkz. ve karşı. Atamer, **Kayıtlar**, s. 314-315.

işlemlerini yaparken yükün zıya ve hasara uğramaması için gereken özeni göstermesine dikkat etmekle yükümlü değildir; bu kişilerin ilgili safhalarda gereken özeni göstermemesi sebebiyle kaptana kısmen de olsa kusur atfedilemez¹⁹⁷. Bununla birlikte FIO(S)(T) kaydının varlığına rağmen bu işlemlerin yapılması sırasında meydana gelen zarara, kaptanın yanlış bir talimatı neden olmuş ise kaptan ve taşıyan bundan sorumlu olur¹⁹⁸. FIO(S)(T) kaydı ile taşınmayan diğer yükler bakımından her ihtimalde kaptanın nezaret görevi devam edecektir.

FIO(S)(T) kaydı kapsamında yapılan taşımalarda kaptanın nezaret görevine ilişkin yapılacak değerlendirmeyi bir örnekle somutlaştırmak yerinde olacaktır. Bir Yargıtay kararından¹⁹⁹ yararlanarak farazi bir örnekle konuyu şöyle açıklayabiliriz: Örneğin FIO(S)(T) kaydı ile taşınacak kömür yükünün gemiye yüklenmesi esnasında yükletenin adamlarının kusurlu davranışı sebebiyle geminin dengesinin bozularak yan yatması ve yükün zarar görmesi halinde taşıyan sorumlu tutulabilir. Zira bu durumda kaptan, geminin elverişliliğine (dengesine) ilişkin bir nezaret görevini ihmal etmiştir. Buna karşılık FIO(S)(T) kaydına uygun olarak yükle ilgililerce yapılan yükleme sırasında yükün düşüp zıya ve hasara uğramasından kaptanın nezaret görevini (TTK m.1091) yerine getirmediğinden bahisle kaptanı ve dolayısıyla taşıyanı sorumlu tutmak mümkün olamaz.

FIO(S)(T) kaydının kabul edildiği navlun sözleşmelerinde, kaptanın nezareti (“Under the supervision of the master”) ya da nezaret ve sorumluluğu (“Under the supervision and responsibility of the master”) klostarı konulabilmektedir. Kaptanın nezareti klozunun benimsenmesi halinde FIO(S)(T) kaydına konu işlemlere ilişkin sorumluluğun yükle ilgililere geçmesi bakımından bir değişiklik meydana gelmemektedir. Kaptanın nezaret ve sorumluluğu klotunda, diğer deyişle FIO(S)(T) kaydı kapsamındaki işlemlerin kaptanın sorumluluğu altında yapılacağına kararlaştırıldığı ihtimalde ise, ilgili kayda konu işlemlere ilişkin sorumluluk, taşıyana ait olmaya devam eder²⁰⁰.

¹⁹⁷ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 303-304.

¹⁹⁸ Bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 281.

¹⁹⁹ Yargıtay 11. HD. 09.04.1987 Tarih ve E. 81/K.3157 sayılı kararı için bkz. M. Fehmi Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, Der, 1991, s. 65 dp. (39) (Sorumsuzluk Halleri).

²⁰⁰ Bkz. Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 63; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 282-283.

D. Yerli ve Yabancı Mevzuata Uyuma ve Harp Kaçağı Niteliğinde Eşya Yükleme

Uluslararası ticarete konu malların önemli bir bölümünün deniz yolu ile taşındığı²⁰¹ dikkate alındığında geminin yabancı ülke sınırları içerisinde bulunması olağandır. Kaptan, bulunduğu yabancı devletin mevzuatına uymakla yükümlüdür (TTK m.1092/1). İşaret edilmelidir ki kaptan, yerel mevzuata da uymakla yükümlüdür²⁰². Kaptanın yabancı mevzuata uyması gerektiğinin açıkça düzenlenme sebebi kaptanın bu mevzuatı bilmek konusunda kendisini yükümlü saymayabileceği düşüncesidir²⁰³. Kaptan, söz konusu yükümlülüğünü yerine getirmek için bu konuda bilgi edinmelidir²⁰⁴.

TTK m.1089 uyarınca kaptanın mevzuata aykırı hareketi dolayısıyla sorumlu tutulabilmesi için kusurlu olması gerekmektedir. Karmaşık veya kısa süre önce değişmiş yabancı mevzuatın bilinmemesi, kaptanın kusurlu olup olmadığı değerlendirilirken dikkate alınmalıdır²⁰⁵.

Kaptan, harp kaçağı niteliğindeki eşyayı gemiye yüklememekle de yükümlüdür. Bu yükümlülüğü ihlal etmesi halinde ortaya çıkacak zararı tazmin etmek zorundadır (TTK m.1092/2). Harp kaçağı niteliğindeki eşya, savaş halinde tarafsız devletlerin, tarafsızlık statüsünü ihlal etmeksizin savaşan devletlerden herhangi birine gönderemeyecekleri malları ifade eder²⁰⁶. Harp kaçağına ilişkin esaslar 3894 Sayılı Denizde Zabt ve Müsadere Kanunu (DZMK) m.21 ilâ 26 hükümlerinde getirilmiştir.

²⁰¹ 2019 yılında tüm dünyada taşınan yüklerin yaklaşık %84'ü deniz yolu ile taşınmıştır. Aynı yılda ülkemizde ithalat amaçlı taşınan yüklerin yaklaşık %95'i, ihracat amaçlı taşınan yüklerin %79'u deniz yolu ile taşınmıştır. Ayrıca son elli yılda küresel ölçekte deniz yolu ile taşınan yük hacmi yirmi kat büyümeye sağlamıştır. Bkz. **Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020**, T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayınları, 2020, s. 456. (İlgili yayın için bkz. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/revize-ulasan-ve-erisen-turkiye-2020-20210319-100631.pdf>) E.T: 10.01.2021

²⁰² Gönen Eriş, **Açıklamalı – İctihath Türk Ticaret Kanunu (816-1475. Maddeler)**, C. 5, 2. B., Seçkin, Ankara, 2010, s. 5454; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 189; Göknıl, **a.g.e**, s. 141.

²⁰³ Göknıl, **a.g.e**, s. 141; TTK m.1092 hükmünün hazırlık çalışmaları sırasında, kaptanın Türk karasularında da mevzuata riayet etmekle yükümlü olduğu ve maddede geçen “yabancı bir ülkede” daraltıcı ibaresinin yanıltıcı bulunduğu gerekçesiyle metinden çıkarılması teklif edilmişse de bu teklif kabul görmemiştir. Bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 435-436.

²⁰⁴ Kaptan, bu yükümlülüğünü yerine getirmek için donatanın yabancı ülkedeki acentesine başvurmak yahut hukukçulara danışmak gibi yollara başvurabilir. İlgili örnekler için bkz. Ersözlü, **a.g.e**, s. 68.

²⁰⁵ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 190.

²⁰⁶ Seha L. Meray, **Devletler Hukukuna Giriş**, Cilt: 2, Yeniden Gözden Geçirilmiş Üçüncü Bası, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1965, s. 555.

Buna göre harp kaçağı eşya, mutlak harp kaçağı ve şarta bağlı harp kaçağı olarak ikiye ayrılır²⁰⁷. Doğrudan doğruya kara, hava ve deniz silahlandırılmasına yarayan ve düşman ülkesinde veya düşman tarafından işgal edilen araziye yahut düşman savaş kuvvetlerine tahsis edilen²⁰⁸ eşya ve maddeler mutlak harp kaçağıdır (DZMK m.21/1). Şarta bağlı harp kaçağı eşya ise DZMK m.23 hükmünde “1 – *Harb gayeleri için olduğu kadar, müslihane gayeler için de kullanılabilen ve Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti (Cumhurbaşkanı) tarafından ilan edilen listeye dahil bulunan*²⁰⁹ ve 2 – *Düşman harb kuvvetlerinin veya düşman idare makamlarının istimaline mahsus olan bilcümle eşya ve mevat (maddeler)*” olarak tanımlanmıştır²¹⁰.

TTK m.1092 hükmünde belirtilen yükümlülüklerin ihlali halinde kaptanın ortaya çıkacak zararı tazmin edeceği hususu, maddenin her iki fıkrasında da tekrar edilmiştir. Oysaki kaptanın sorumluluğuna ilişkin TTK m.1089’daki genel hüküm, bu maddedeki görevlerin yapılmaması halinde kaptanın sorumlu olacağını halihazırda düzenlemiştir. Bu nedenle TTK m.1092 hükmünün her iki fıkrasında da kaptanın ortaya çıkacak zararları tazmin ile yükümlü olduğunun ayrıca belirtilmesi tekrar mahiyetindedir²¹¹.

E. Yola Çıkma

Gemi, sözleşmede belirlenmiş olan zamanda yola çıkmalıdır. Düzenli posta seferleri kapsamında yapılan taşımacılıkta kaptan, belirlenen tarifeye uymak zorundadır²¹²; ancak istisnai durumlarda tarifeden ayrılabilir. Geminin yola

²⁰⁷ Bu konuya ilişkin olarak bkz. Meray, **a.g.e.**, s. 556-557.

²⁰⁸ Şu hallerde mutlak harp kaçağı eşyanın düşmana tahsis edilmiş olduğu kabul edilir: “1 – *Mal ve eşya, vesaikına nazaran, bir düşman limanında boşaltılmak veya düşman harb kuvvetlerine teslim edilmek icap ediyorsa; 2 – Nakil vasıtası yalnız düşman limanlarına uğrayacaksa; 3 – Vesaikına nazaran mal ve eşyanın ait olduğu bitaraf limana vusulünden evvel nakil vasıtasının düşman limanına uğraması veya düşman harb kuvvetleriyle temas etmesi icap ediyorsa.*” (DZMK m.22).

²⁰⁹ DZMK m.21/3 hükmüne göre mutlak harp kaçağı maddeler Cumhurbaşkanı kararı ile belirlenir ve ilan edilir.

²¹⁰ Şarta bağlı harp kaçağı “1 – *Bir düşman makamına; 2 – Düşmanın müstahkem bir mevkiine veya düşman harb kuvvetlerinin hareket muntakasına veya işe üssü hizmetini gören bir mevkie; 3 – Düşman devletin harb kuvvetlerine veya idare makamlarına bu kabil eşya ve mevat ita ve teslim ettiği sabit olan ve düşman ülkesinde bulunan bir tüccar veya acentaya; Gönderildiği takdirde*” düşmana ait sayılmaktadır (DZMK m.24).

²¹¹ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 436.

²¹² Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 191; Ayrıca bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 54.

çıkabilmesi için gerekli bütün resmî iş ve işlemleri tamamlamakla yükümlü olan²¹³ kaptan, gemi kalkmaya hazır olunca, elverişli ilk fırsatta yola çıkmalıdır (TTK m. 1093/1). Hükümde yer alan “gemi kalkmaya hazır olunca” ifadesi yüklemenin tamamlanmış (yahut TTK m.1160 gereğince taşıtanın talebinin taşıyan ya da kaptana ulaşmış) veya liman makamları nezdinde hareket için gerekli tüm işlemlerin yapılmış olmasını ifade etmektedir²¹⁴. Hükümde geçen “elverişli ilk fırsat” ifadesi ise yola çıkmak için müsait rüzgârın gelmesini bekleyen yelkenli gemiler devrinden kalma bir ifadedir²¹⁵. Günümüzde ancak olağanüstü hava koşulları geminin yola çıkmasını geciktirebilmektedir²¹⁶. Bu nedenle ilgili ifadenin zamanımızda olağanüstü haller dışında bir anlamı kalmadığı söylenebilir.

Yolculuk için gerekli hazırlıkların tamamlanması ile birlikte yola çıkmakla mükellef tutulan kaptan, hastalık dahil herhangi bir sebeple yola çıkmayı ya da yolculuğun devamını, mazur görülemeyecek bir şekilde geciktiremez. Bu tür durumda kaptan, donatandan talimat alabilecek durumda ise vakit kaybetmeden ona engelleri bildirmeli ve talimat gelinceye kadar da gerekli olan önlemleri almalıdır. Bu mümkün olmazsa yerine başka birini kaptan olarak görevlendirmek zorundadır (TTK m. 1093/2). Kanunda açıkça ifade edilmiş olmasa da bu ihtimal, gemide ikinci kaptan²¹⁷ yoksa söz konusu olacaktır. Zira ikinci kaptan, kaptanın (süvarinin) mazereti halinde onun yerine doğal halef sıfatı ile kanunen geçer²¹⁸. Öte yandan kaptan, seçiminde kusurlu olmadıkça kendisine vekâlet eden kaptanın fiillerinden sorumlu olmayacaktır (TTK m. 1093/2). Kaptanın belli şartlar dahilinde yerine bir başkasını da bırakabileceğini öngören TTK m.1093/2 hükmü bu yönüyle geminin yola elverişliliğinin sağlanması ile de bağlantılıdır²¹⁹.

²¹³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 189. Belirtmek gerekir ki yola çıkmak için gereken resmî iş ve işlemler broker ve acenteler tarafından yapılmaktadır. Fakat kaptan da işlemlerin yapılmış olduğuna dikkat edecektir. Bkz. **a.e**, s. 190.

²¹⁴ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 54.

²¹⁵ Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 311; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 54.

²¹⁶ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 54.

²¹⁷ Burada kullandığımız “ikinci kaptan” ibaresi; güverte sınıfı gemi adamlarından olan ve gemi kaptanından sonra gelen gemi zabiti (birinci zabiti) ifade etmektedir. Gemide hukuken tek bir kaptandan bahsedilebileceğine ilişkin olarak bkz. Birinci Bölüm/ I/ B.

²¹⁸ Göknıl, **a.g.e**, s. 138.

²¹⁹ Bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 310.

III. YOLCULUK SIRASINDA

A. Gemiye Sevk ve İdare Etme

Kaptanın yolculuk sırasındaki ilk görevi gemiyi sevk ve idare ederek²²⁰ varacağı limana selametle ulaştırmaktır²²¹. Kaptan, mecburi sevk ve idare kılavuzu dışında geminin idaresini başka bir kişiye bırakamaz²²². Donatan, gemiyi sevk ve idare etmesi hususunda kaptana emir (ve talimat) veremez²²³.

Geminin sevk, geminin hareketine ve ilerlemesine ilişkin tüm fiil ve işlemleridir²²⁴. Buna göre; tüm manevra hareketleri, deniz trafiğini düzenleyen

²²⁰ Belirtmek gerekir ki yolculuk boyunca gemiyi sevk ve idare eden kaptan bu aşamada “başkası için (ve dolaysız) zilyet” konumunda olacaktır (Bkz. Zehra Şeker, “Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s. 465-482), s. 482 (Gemi Mülkiyetinin Kazanılması); Kübra Yetiş Şamlı, **Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması**, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha, 2021, s. 152-153. [Gemi Mülkiyetinin Kazanılması]). Diğer deyişle onun bu bağlamdaki konumu “zilyet yardımcısı” değil “başkası için zilyet” olarak nitelendirilmelidir. İşçi (örneğin otomobil sürücüsü) veya temsilci gibi sıfatlarla uhdesinde bulunan mal için aynı yahut kişisel bir hak iddia etmeksizin malı elinde bulunduran kişiler, başkası için zilyet olarak nitelendirilir; bunların mal üzerindeki hakimiyeti kendisi için değil başkası içindir. Buna karşılık bir başkasının zilyet olduğu malı, hiçbir hakimiyet iddiasında olmaksızın yalnızca kullanma imkanını haiz olanlar “başkası için zilyet” dahi sayılmazlar. Örneğin evdeki buzdolabını kullanan aşçı, süpürgeyi kullanan hizmetli gibi kişilerin durumu, “zilyet yardımcısı” olarak nitelendirilir. Zilyet yardımcısı, eşya üzerindeki hakimiyetini kendi iradesiyle değil, başkası adına ve yararına sürdürmektedir. Başkası için zilyet kavramı özellikle temsilci için söz konusu olacaktır. Kaptan, seferde iken geminin yegâne hâkimi ve donatanın temsilcisi konumunda olan bir kişi olduğundan donatan için gemiye zilyet konumunu haiz olacaktır. İki durum arasındaki fark ise şu şekilde özetlenebilir: Başkası için zilyet, kendi adına zilyetlik hükümlerinden faydalanamaz ve fakat zilyet adına zilyetliğin korunmasını (Türk Medeni Kanunu m.981-981) isteyebilir. Buna karşın zilyet yardımcısının zilyetliğin korunmasını zilyet adına dahi isteme yetkisi yoktur. Başka bir anlatımla zilyet yardımcısı, zilyet adına da zilyetlik hükümlerinden faydalanamayacaktır (Bunlar ancak TBK m.64’teki meşru müdafaa hükmünden yararlanabilir.). Ayrıca başkası için zilyet, Türk Medeni Kanunu m.988 anlamında emin sıfatıyla zilyet sayılabilecekken; zilyet yardımcısının emin sıfatıyla zilyet sayılması mümkün değildir. Son olarak başkası için zilyedin malı bir kimseye satması halinde güveni kötüye kullanma, zilyet yardımcısının bu tür davranışı halinde ise hırsızlık söz konusu olur. Başkası için zilyet ve zilyet yardımcısı kavramlarına ilişkin açıklamalar için bkz. Kemal Oğuzman/ Özer Seliçi/ Saibe Oktay Özdemir, **Eşya Hukuku**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 22. Baskı, İstanbul, Filiz, 2020, s. 61-63 ve a.e, s.61 dp. (45) ile s.62 dp. (48); Diğer taraftan gemi bağlama limanında iken kaptanın durumu değişecektir. Buna göre gemi bağlama limanında iken -oldukça sınırlı bir temsil yetkisi bulunan- kaptan, zilyet yardımcısı konumundadır. Bu tespit ve gemi malikinin gemiye zilyetliği bağlamında kaptanın rolüne ilişkin ayrıntılı değerlendirme için bkz. Yetiş Şamlı, **Gemi Mülkiyetinin Kazanılması**, s. 148-153; Bir ayırım yapılmaksızın kaptanın zilyet yardımcısı olduğu yönünde bkz. Topsoy, **Deniz Ticareti I**, s. 122-123.

²²¹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 190.

²²² Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 340.

²²³ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 336.

²²⁴ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 76.; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s.156.; Yazıcıoğlu, **Sorumsuzluk Sebepleri**, s.101.; Zehra Şeker Öğüz, “Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükümlülüklerine Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi”, **İÜHFM**, C. LXI S. 1-2, 2003, (s. 327-337), s. 331 (Güvenli Yönetim Sistemi); Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 95; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s.114; Sezer Ilgın, “Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurundan Doğan

kurallara (sesli veya ışıklı sinyal verilmesi, kılavuz alınması, belirli hız sınırlamaları gibi) uymak, mevki ve rota tayini, radar kontrolü, haritaların uygulanması, dümen ve makinelerin kullanımı, çatışmayı önleyici tedbirlerin alınması, liman giriş çıkışlarındaki kurallara uymak, seyir için meteorolojik verilerin takibi, demirleme yerinin belirlenmesi gibi hususlar geminin sevkı kapsamında²²⁵. Geminin sevkine ilişkin fiiller doğrudan doğruya yükü ilgilendirmemekle birlikte yükün varma limanına ulaşmasını sağlamaya yönelmektedir²²⁶. Geminin idaresi, geminin sevkı dışında kalan teknik yönetimine ilişkin ve özellikle geminin yolculukta elverişli durumda tutulması için gerekli olan tedbirleri ifade etmektedir²²⁷. Limanda veya seyir esnasında makine ve kazanların bakımı, ara limanda boşaltılan yük sebebiyle bozulan gemi dengesini sağlamak için yükün tekrar istif edilmesi, şiddetli fırtına dolayısıyla geminin fazla yalpalamasını önlemek amacıyla safra (balast) tanklarına su basılması gibi hususlar geminin idaresine ilişkindir²²⁸.

Geminin rotasını, hızını, yapılacak manevraları ve geminin sevk ve idaresi ile ilgili bütün konuları belirlemek hak ve yükümlülüğü kaptana aittir. Kaptan, yolculuğun selamete tamamlanabilmesi için gerekli bütün tedbirlere başvurmayaya yetkilidir ve bu tedbirleri almaya mecburdur²²⁹. Geminin sevk ve idaresi kapsamında yer alan işlemlerin tamamının bizzat kaptan tarafından yapılması mümkün değildir. Gemideki iş bölümü çerçevesinde kaptanın talimatıyla işlerin bir kısmı diğer gemi

Sorumluluğu”, **Deniz Hukuku Sempozyumu**, 24-25 Mart 2011, 1. Baskı, Çağ Üniversitesi Yayınları No: 18, Hukuk Fakültesi Yayınları No:8, 2012, (s. 173-189), s. 180 (Teknik ve Ticari Kusur)

²²⁵ Örnekler için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 156; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 394; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 95; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 114; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 76-78; Şeker Ögüz, **Güvenli Yönetim Sistemi**, s. 331; Yazıcıoğlu, **Sorumsuzluk Sebepleri**, s. 101; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 543-544; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s.410; Geminin sevkine ilişkin kusur öğretide notik (veya nautik) kusur olarak da anılmaktadır. Taşıyan, kusurlarından sorumlu olduğu kişilerin (örneğin gemi adamlarının) notik kusurundan (navigasyon kusurundan) sorumlu değildir. Bu kusur kast derecesinde bile olsa taşıyan yüke gelen zarardan sorumlu değildir. Bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 410; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s.156; Ilgın, **Teknik ve Ticari Kusur**, s. 180; Fransız hukukunda geminin sevkine ilişkin kusur (teknik kusur) ve geminin idaresine ilişkin kusurun (teknik yönetim kusuru) her ikisi ticari olmayan kusurları ifade etmek üzere “notik kusur” olarak edilmektedir. Bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 315.

²²⁶ Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 76.

²²⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 157; Yazıcıoğlu, **Sorumsuzluk Sebepleri**, s. 101; Şeker Ögüz, **Güvenli Yönetim Sistemi**, s. 332; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 78-79; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 410-411.

²²⁸ Örnekler için bkz. Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 79-81; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s.158.

²²⁹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 336.

adamlarınca²³⁰ yapılmaktadır. Örneğin makinelerle ilgili işler çarkçıbaşı ve makinistler tarafından yapılır. Buna rağmen geminin sevk ve idaresi hukuken kaptana ait olduğundan kaptanın sorumluluğu devam etmektedir. Öte yandan işi fiilen yapan kusurlu gemi adamı da kaptanla birlikte sorumludur²³¹. Belirtmek gerekir ki kaptan, gemi adamlarına karşı işveren konumunda olmadığından onların kusurlarından sorumlu değildir. Meğerki kişisel bir kusuru yahut onları gözetimde bir kusuru ispat edilmiş olsun^{232 233}.

²³⁰ Belirtmek gerekir ki gemi adamlarının tümü geminin sevk ve idaresinde görevli değildir. Sevk ve idare ile ilgili gemi adamları “mürettebat” olarak anılmaktadır. Gemi adamları terimi ise mürettebatın yanında bu kişilere ve gemideki yaşama faydalı olacak diğer gemi çalışanlarını da kapsamaktadır. Hekim, aşçı, kamarot, berber, temizlikçi gibi kimseler mürettebat dışındaki gemi adamlarına örnektir. Bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 200.

²³¹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 337.

²³² Yargıtay 11. HD. 17.01.1980 Tarih ve 1979/5684 E., 1980/134 K. Sayılı kararı. Karar için bkz. Aybay, **Kararlar**, s. 123-127; Aynı yönde bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 365; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 198; Ayrıca vekil kaptanın seçiminde kusur halinde sorumluluk için bkz. TTK m.1093/2.

²³³ Bu kapsamda konu ile ilgisi bakımından kaptanın geminin sevk ve idaresindeki kusurunun taşıyanın sorumluluğu ile olan ilişkisine değinmek yerinde olacaktır. TTK m.1180 hükmü gereğince zarar, geminin sevkine yahut başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareket sonucu ortaya çıkmış ise taşıyan yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacaktır. Dolayısıyla taşıyanın adamlarının sevk ve idare kusurları diğer deyişle teknik kusuru sebebiyle yükün zıya veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden doğacak zarardan taşıyan sorumlu değildir. Kaptan da taşıyanın adamlarından sayıldığından (TTK m.1179/2) kaptanın teknik kusuru, taşıyanın teknik kusurdan sorumsuzluk hali kapsamına girer. Taşıyanın adamlarının teknik kusuru kast derecesinde olsa dahi taşıyan yükün uğradığı zarardan sorumlu tutulamaz (Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 156; Ilgın, **Teknik ve Ticari Kusur**, s. 179; Yazıcıoğlu, **Sorumsuzluk Sebepleri**, s. 103; Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 164; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 76; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 394; Bu kapsamda zararın teknik kusur sonucu ortaya çıktığını ve kendi kusurunun bulunmadığını ispat yükü taşıyana aittir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumsuzluk Sebepleri**, s. 103; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 159; Ilgın, **Teknik ve Ticari Kusur**, s. 186; Şeker Ögüz, **Güvenli Yönetim Sistemi**, s. 332.). Dolayısıyla bu konuda kaptanın geminin sevk ve idaresindeki kusurun derecesi önem arz etmeyecektir. Taşıyan, kaptanın teknik kusurundan sorumsuz olsa da kaptan, TTK m.1190/2 hükmüne dayanarak taşıyanın sorumsuzluk sebebinden yararlanabileceğinden bahisle yükün uğradığı zarardan sorumsuz olduğunu iddia edemez. Zira TTK m.1190/2 hükmünden hareketle TTK m.1180’in kaptan için de uygulanabileceği söylenebilecekse de kaptan, kendi teknik kusuru söz konusu olduğundan sorumlu olacaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki taşıyanın teknik kusurdan sorumsuzluğu ancak yolculuğun başlangıcı sonrasındaki dönem için söz konusu olacaktır. Diğer deyişle taşıyanın adamlarının teknik kusuru, başlangıçtaki elverişsizliğe sebep olmuşsa taşıyan, teknik kusurdan sorumsuzluğa dayanamaz ve zarardan (TTK m.1141 gereğince) sorumlu olur (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 396; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s.413; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 217; Yazıcıoğlu, **Sorumsuzluk Sebepleri**, s. 99; Türken, **a.g.e.**, s. 153-154; Safa Murat Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha, 2017, s. 102; Teknik kusurun başlangıçtaki elverişsizlikten ayırt edilmesine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 100-103; Teknik kusur sonucu zararı sonuçlayan olayın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklandığını ispat yükü, yükle ilgiliye aittir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Sorumsuzluk Sebepleri**, s. 103-104). Dolayısıyla kaptanın teknik kusuru gemiyi başlangıçta elverişsiz hale getirmiş ise taşıyan, teknik kusurdan sorumsuzluğa dayanamayacaktır.

Geminin sevk ve idaresindeki etkisi dolayısıyla kılavuz kaptan alma ve gemi trafik hizmetleri konularının²³⁴ incelenmesinin faydalı olacağı kanaatindeyiz.

1. Gemi Trafik Hizmetleri

Kaptan, gemiyi sevk ve idare ederken seyredilen rotadaki tüm gemi trafik kurallarına uymalıdır. Gemi trafik kurallarıyla bağlantılı olarak özellik arz eden bir konu da Gemi Trafik Hizmetleri²³⁵ (GTH) olarak anılan sistemdir. GTH, Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik²³⁶ (GTHKY) m.4/e’de “*Sorumluluk sahasındaki deniz trafik verimliliğini de dikkate alarak, deniz emniyetini artırmak amacıyla, deniz trafiğini izleyerek değişen trafik koşullarına cevap veren ve aktif bir şekilde deniz trafiğini düzenleyip planlayan sistem*” olarak tanımlanmıştır²³⁷. Gemi trafik hizmetleri, Yönetmeliğin 6/3 maddesine

²³⁴ Bu konuların özellikle seyir emniyetine hizmet edeceğini belirtmek gerekir. Seyir emniyetinin sağlanması, geminin sevk ve idaresinde öncelikli olarak dikkate alınması gereken bir konudur. Bu husus önemi dolayısıyla çalışmamızda ayrı bir başlık altında incelenmiştir. Bkz. İkinci Bölüm/ III/ E.

²³⁵ Gemi Trafik Hizmetleri’ne ilişkin bilgi için bkz. Fevzi Topsoy, “Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve Operatörlerinin Hukukî Statüsü”, **Gazi Üniversitesi HFD**, C. XVII, Yıl:2013, S. 1-2, (s. 899-938), s. 901 vd. (Gemi Trafik Hizmetleri); Asiye Türker, “Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi”, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Ankara, 2020, s. 25 vd.; Deniz Kızılsümer, “Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı (Yayımlanmamış Doktora Tezi)**, İzmir, 2002, s. 107 vd. Günümüzde yaklaşık 50 ülkede 500’e yakın GTH sistemi bulunduğu belirtilmektedir. Bkz. https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti (ET.28.02.2021)

²³⁶ Resmî Gazete Tarihi: 18.02.2007 Resmî Gazete Sayısı: 26438.

²³⁷ İlgili tanım, Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün (IMO) A.857(20) sayılı kararındaki “Vessel traffic service (VTS) – Gemi Trafik Hizmeti” tanımına benzerdir. İlgili kararda gemi trafik hizmeti, “VTS alanında gelişen trafik koşullarına cevap verme ve trafikle etkileşimde olma kapasitesini haiz olması gereken, çevreyi korumak ve gemi trafiğinin güvenlik ve verimliliğini artırmak için tasarlanmış ve yetkili makamca yürütülen hizmet” olarak tanımlanmıştır. IMO’nun ilgili karardaki tanımı (Resolution A.857(20) - Guidelines For Vessel Traffic Services – Annex I/1.) için bkz. [https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.857\(20\).pdf](https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/AssemblyDocuments/A.857(20).pdf) (E.T: 28.02.2021)

göre trafik organizasyon hizmeti²³⁸, bilgi hizmeti²³⁹ ve seyir yardımı hizmeti²⁴⁰ olarak sayılmıştır. Bu sistem Türkiye’de; İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’nden oluşan Türk Boğazları’nda kurulmuş olup Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH) Sistemi²⁴¹ olarak adlandırılmaktadır²⁴². TBGTH tarafından gemilere bilgi, tavsiye, uyarı ve talimatlar verilmekte ve bu yolla güvenli seyir imkânının sağlanması amaçlanmaktadır. GTH kapsamında verilen hizmetler sonucunda bir zarar doğması halinde kaptanın hangi durumda sorumlu tutulacağı üzerinde durulmalıdır. Hemen belirtmek gerekir ki bu kapsamda GTH taraflarının

²³⁸ İlgili maddeye göre verilebilecek trafik organizasyon hizmeti içeriği şöyle açıklanmıştır: “a) Trafik organizasyon hizmeti: Gemi trafik hizmetleri alanı içerisinde deniz trafiğine yönelik tehlikeli durumların ve deniz trafiğinde olabilecek yığılmaların önlenmesi amacıyla trafik organizasyonu ile ilgili aşağıdaki bilgiler gemilere verilir.

- 1) Gemi trafik hizmetleri alanına girişte ve gemi trafik hizmetleri alanı içerisinde trafik organizasyonu ile ilgili gerekli operasyonel bilgiler,
- 2) Gemi trafik hizmetleri alanına giriş izni, limandan veya demir yerinden ayrılış izni, tarih ve zamanı,
- 3) Gemilerin birbirini geçme yasağı ve seyir yasağı olan alanlar,
- 4) Tehlikeli veya kirlenici yük taşıyan gemiler ve özel taşımalar için gemi trafik hizmetleri alanında izlenmesi gereken rotalar,
- 5) Demire yasak alanlar ve belirlenmiş demir alanları.”

²³⁹ İlgili maddeye göre verilebilecek bilgi hizmeti şöyle açıklanmıştır: “b) Bilgi hizmeti: Gemiler, gemi trafik hizmetleri alanına girdiklerini rapor ettiklerinde ve gemi trafik hizmetleri alanı içerisinde bulundukları süre boyunca düzenli aralıklarla veya gerekli görüldüğü durumlarda ya da gemilerce talep edilmesi halinde verilir. Söz konusu bilgiler aşağıda belirtilen hususlar hakkında olacaktır.

- 1) Deniz trafiği bilgisi,
- 2) Gemi trafik hizmetleri alanı içerisindeki diğer gemilere göre mevki bilgisi,
- 3) Bilgi verilen gemiye göre diğer gemilerin mevkileri, rota ve yere göre hız bilgisi,
- 4) Gemi trafik hizmetleri ile ilgili değişiklikler,
- 5) Meteorolojik ve hidrolojik koşullar,
- 6) Rapor edilmiş veya ilgili birimlerce yayınlanması talep edilmiş denizcilere uyarılar,
- 7) Kılavuz kaptan operasyonları,
- 8) Emniyetli su yollarının durumu ve uygunluğu,
- 9) Arızalı seyir yardımcılarının durumu,
- 10) Gemileri tehdit eden herhangi bir tehlike ve deniz trafiğinin emniyetine etki edebilecek diğer hususlar.”

²⁴⁰ İlgili maddeye göre verilebilecek seyir yardım hizmeti şöyle açıklanmıştır: “c) Seyir yardımı hizmeti: Zor seyir veya kötü meteorolojik ya da hidrolojik koşullarda, seyir esnasında arıza söz konusu olduğu durumlarda, gemi kaptanı tarafından talep edildiğinde veya deniz trafik operatörü tarafından gerek görüldüğünde gemilere verilecektir. Seyir yardımı hizmeti tavsiye niteliğinde ve sonuca yönelik olacaktır. Deniz trafik operatörü,

- 1) Gemi trafik hizmetleri alanındaki geminin seyrettiği rota ve karaya göre hızı hakkındaki bilgiyi, geminin mevki bilgisini, çevredeki gemilerin mevkileri, kimlikleri ve niyetleri hakkındaki bilgiyi, gemilere yönelik uyarıları, olası tehlike durumlarını içeren seyir ile ilgili bilgileri gemilere vererek gemi kaptanının kararını oluşturmaya katkıda bulunacaktır.

- 2) Gerekli gördüğü durumlarda yada talep edildiğinde rota ve hız tavsiyesi verebilir. Seyir yardımı hizmetinin başlangıcı ve bitimi (tarih/saat) gemi ile (**Değişik ibare:RG-15/8/2012-28385) gemi trafik hizmetleri merkezinin** mutabakatıyla kayıt altına alınacaktır.”

²⁴¹ Bu sistem, GTH tipleri arasından (kıyı, haliç, liman ve karma GTH) “kıyı GTH”ye örnektir. Bkz. Topsoy, **Gemi Trafik Hizmetleri**, s.905 dp.(32).; Türker, **a.g.t.**, s.29.

²⁴² Bkz. (https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti)

sorumluluklarının belirlenmesi ayrı bir çalışmanın konusu olacak kadar genişdir²⁴³. Bu sebeple GTH kapsamındaki hizmetler sonucu oluşan zarardan sorumluluk konusunu, kaptanı ilgilendirdiği ölçüde ele almakla yetineceğiz. Yukarıda da işaret edildiği gibi meseleyi TBGTH esasları çerçevesinde incelemek gereklidir.

TBGTH'nin vereceği trafik organizasyon, bilgi ve seyir yardımcı hizmeti kapsamında gemilere çeşitli mesaj işaretleri verilmektedir. Bu mesaj işaretlerinden en önemlileri “bilgi, tavsiye, uyarı ve talimat” olarak isimlendirilmiş ve bunların ne anlama geldiği Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi²⁴⁴,’nde açıklanmıştır. Buna göre verilecek bilgiler, güvenli seyir emniyetinin temini için kaptanların karar almasına yardımcı olmaktadır (TBGTH Kullanıcı Rehberi 5.1). Olası tehlikeli durumların önüne geçmek amacıyla gerek görülürse, gemilere gerek yapılacak manevralara ilişkin gerekse kılavuz alınmasına ilişkin TBGTH Operatörü tarafından tavsiyelerde bulunulur. Bu tavsiyeye uyup uymamak kaptanın takdirindedir (TBGTH Kullanıcı Rehberi 5.2). Geminin tehlikeye girmesi yahut yakın bir tehlikenin varlığı halinde TBGTH, bilgi ve tavsiye dışında, kaptanı uyarır. Uyarıdan itibaren TBGTH, uyarının dikkate alınıp alınmadığını ve gerekli manevraların yapılıp yapılmadığını gözler (TBGTH Kullanıcı Rehberi 5.3). Yakın ve kaçınılmaz bir seyir tehlikesi ihtimalinin ortaya çıkması, kuralların ihlalinin tespiti veya acil ve görünür tehlikenin gemi tarafından fark edilmediği yahut fark edilmediğinin değerlendirildiği ya da TBGTH tarafından yapılan uyarıların göz ardı edildiği hallerde TBGTH tarafından gemilere talimat verilebilir (TBGTH Kullanıcı Rehberi 5.4).

Görüldüğü üzere TBGTH'nin verdiği hizmetler seyir güvenliğinin sağlanması amacıyla kaptanın alacağı kararlarda ona yardımcı olmaktadır. Geminin güvenli bir şekilde seyrini ve risklerin asgari düzeye çekilmesini temin için gemi kaptanlarının GTH alanlarında uyumu ve iş birliği büyük önemi haizdir²⁴⁵. Bu kapsamındaki hizmetler dolayısıyla verilecek mesajlara uyup uymamak konusunda kaptanın takdir

²⁴³ GTH hizmeti sonucunda meydana gelecek zarara ilişkin GTH taraflarının sorumluluğuna ilişkin olarak bkz. Topsoy, **Gemi Trafik Hizmetleri**, s. 922 vd.; Türker, **a.g.t.**, s. 128 vd.; Kızılsümer, **a.g.t.**, s. 115 vd.

²⁴⁴ 21.05.2020 tarihli Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Kullanıcı Rehberi için bkz: <https://kiyiemniyeti.gov.tr/Data/1/Files/Document/Documents/KW/ZB/qm/gi/TBGTH%20Kullan%C4%B1c%C4%B1%20Rehberi%2021.05.2020.pdf> (E.T: 28.02.2021)

²⁴⁵ Bkz. https://www.kiyiemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti (ET:28.02.2021)

hakkı vardır²⁴⁶. Fakat Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik²⁴⁷’in m. 7/2 hükmüne göre kaptan, verilen talimatlara gemisinin ve diğer gemilerin emniyeti açısından tehlike oluşturmadığı sürece uymakla yükümlüdür. Öte yandan bu yükümlülüğe rağmen geminin sevk ve idaresi kaptanda kalmaya devam etmektedir. Bu husus, TBGTH Kullanıcı Rehberi 5.4’te de “*TBGTH tarafından verilecek talimatlar her zaman sonuca yönelik kararlar olacak; dümen ya da makine kumandaları gibi sadece gemide bulunanlar tarafından yapılması gereken uygulamalar gemi kaptanı veya kılavuz kaptana bırakılacaktır.*” denilmek suretiyle vurgulanmıştır. Bununla birlikte TBGTH tarafından danışmanlık hizmeti verilmektedir²⁴⁸. Kanaatimizce zorunlu sevk kılavuzu hariç olmak üzere, kılavuz kaptanın talimat verdiği hallerde geminin sevk ve idaresinin kaptanda kaldığı ve kaptanın sorumlu olduğu dikkate alındığında, GTH çerçevesinde verilen hizmetlerin kılavuz kaptandan daha az etkiye sahip olduğu söylenecektir. Bu halde kaptanın sorumluluğunun devam ettiği sonucuna ulaşılmalıdır²⁴⁹. Nitekim Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik’in “gemi kaptanının sorumlulukları” başlıklı 7. maddesinde de kaptanın GTH alanı içerisinde geminin sevk ve idaresi ile yapılacak tüm manevralardan sorumlu olacağı açıkça ifade edilmiştir²⁵⁰.

²⁴⁶ Bununla birlikte kaptan, GTH kapsamında verilecek trafik organizasyon hizmetine geçiş serbestisini ileri sürerek uymayı reddedemez. Bkz. Topsoy, **Gemi Trafik Hizmetleri**, s. 926.

²⁴⁷ Resmî Gazete Tarihi: 18.02.2007 Resmî Gazete Sayısı: 26438.

²⁴⁸ Didem Algantürk Light, **Denizde Çatma Hukuku**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2011, s. 77 (Çatma Hukuku); Montrö Sözleşmesinin m.2/3 ile m.4/2 hükümlerine göre kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinin isteğe bağlı olması da bu fikri desteklemektedir. Montrö Sözleşmesi için bkz. (<https://denizcilik.uab.gov.tr/uluslararasi-sozlesmeler>)

²⁴⁹ Aynı yönde bkz. Türker, **a.g.t.**, s. 139-141. Yazar ayrıca mevzuat gereği GTH merkezinin verdiği talimatlara kaptanın uyması zorunluluğunun olduğu durumda (zorunlu sevk ve idare kılavuzu benzeri) bu talimatlara uyulması sonucu oluşan zarardan kaptanın ve donatanın sorumlu tutulmaması gerektiğini ifade etmektedir. İlgili görüş için bkz. **a.e.**, s. 141; Çatma bakımından aynı yönde bkz. Fevzi Topsoy, **Çatma Hukuku**, 1. Baskı, Legal, 2017, s. 284 (Çatma) Yazar, GTH merkezi ile gemiler arasındaki hukuki ilişkinin, bir düzenleme yapılmaya kadar “zorunlu danışman kılavuzluk”a ilişkin hükümler çerçevesinde tanımlanması gerektiğini ifade etmektedir. Bkz. **a.e.**, s. 284; Algantürk Light, **Çatma Hukuku**, s.77. Yazar, TBGTH sistemi ile verilen hizmetin Türk Boğazlarında danışmanlık şeklinde yapıldığına, geminin sevk ve idaresinin kaptanda kaldığına ve GTH hizmeti veren operatörün, kaptanın danışmanı konumunda olduğuna işaret ederek danışmanın kusuru sonucu meydana gelen çatmadan donatanın sorumlu olacağını ifade etmektedir. Bkz. **a.e.**, s. 77.

²⁵⁰ Bu husus TBGTH Kullanıcı Rehberi 5.4’te de “*Seyir emniyeti ile ilgili nihai kararın gemi kaptanına ait olduğu genel prensibi göz önünde bulundurularak; TBGTH tarafından verilecek olan hiçbir bilgi, tavsiye, uyarı ve talimat kaptanın profesyonel bilgi ve yeteneği ile gemiyi idare etme sorumluluğunu*

2. Kılavuz Kaptan Alma Görevi

Kılavuz kaptan; liman, haliç, boğaz ve kanal gibi bölgelerde yahut diğer tehlikeli sularda kaptana danışmanlık yapmak veya geminin sevk ve idaresini bizzat yürütmek üzere gemiye alınan ve yerel sulara hâkim denizci/kaptandır²⁵¹. Geminin farklı liman ve su yollarına sefer yaptığı sırada, belirli geçiş noktalarının kendine has tehlikeleri yahut dikkat edilmesi gereken özellikleri, kaptanları kılavuz kaptan alma yoluna itebilmektedir. Bunun yanında bazı geçiş noktalarında kılavuz kaptan alınması zorunlu da tutulabilir²⁵². Gemiye kılavuz alınması zorunlu olsa dahi kılavuz kaptanın yönlendirmesi nedeniyle kusurlu manevra sonucu zarar meydana gelmiş ise kural olarak kaptan ve dolayısıyla donatan sorumluluktan kurtulamaz. Zira geminin sevk ve idaresi her zaman kaptana aittir. Ancak kılavuzun zorunlu sevk ve idare kılavuzu olması durumunda ortaya çıkacak zarardan kaptanı ve donatanı sorumlu tutmak mümkün değildir²⁵³.

B. Gemide Hazır Bulunma Görevi

Kaptan, yüklemenin başladığı andan boşaltmanın bittiği ana kadar, zorunlu bir sebebin ortaya çıkması hali dışında, ikinci kaptanla²⁵⁴ birlikte aynı zamanda gemiden ayrılamayacaktır (TTK m.1094 /1)²⁵⁵. Kaptanın gemide hazır bulunması hem kaptanın

ortadan kaldırmaz ve kaptanın kararlarından ve hareketlerinden TBGTH sorumlu tutulamaz.” denilerek vurgulanmıştır.

²⁵¹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 144.

²⁵² Kılavuz kaptan çeşitleri; isteğe bağlı danışman kılavuz, isteğe bağlı sevk ve kılavuzu, zorunlu danışman kılavuz ve zorunlu sevk ve idare kılavuzu olarak ifade edilebilir. Uygulamada zorunlu sevk ve idare kılavuzluğuna nadiren rastlanır. Panama, Azor Denizi ve Kiel Kanalı’nda zorunlu sevk ve idare kılavuzluğu öngörülmüştür. Ülkemizde Türk Boğazlarında (İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi) isteğe bağlı danışman kılavuzluk söz konusudur (Montrö Sözleşmesinin m.2/3 ve m.4/2). Öte yandan İstanbul, İzmir, Giresun, Trabzon ve Samsun limanları ile İzmit Körfezinde ise mecburi danışman kılavuzluk hizmeti vardır. Bkz. Algantürk Light, **Çatma Hukuku**, s. 72-73; Ayrıca bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 144-145; Türk Boğazlarından uğraksız geçiş yapacak gemilere seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliği bakımından kılavuz kaptan almaları TBGTH Merkezleri tarafından önemle tavsiye edilmektedir (Bkz. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği m.28/1).

²⁵³ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 336-337.

²⁵⁴ TTK m.1094/1 hükmünde kullanılan “ikinci kaptan” ibaresi TTK’da yer alan hatalı bir kullanımdır. Zira gemide hukuken tek bir kaptan vardır. İkinci kaptan; güverte sınıfı gemi adamlarından olan ve gemi kaptanından sonra gelen gemi zabıtini (birinci zabiti) ifade eder. Gemide hukuken tek bir kaptandan bahsedilebileceğine ilişkin olarak bkz. Birinci Bölüm/ I/ B.

²⁵⁵ Öğretide TTK m.1094 hükmünün tam charter sözleşmeleri esas alınarak düzenlendiği ve bu yönüyle kırkambar sözleşmelerinde – özellikle yüklerin konteyner ile taşındığı durumlarda- uygulanmasının zor olacağı belirtilmiştir. İlgili görüş için bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 311 dp. (10).

nezaret görevi²⁵⁶ hem de geminin denize, yola ve yüke elverişliliğine dikkat etme²⁵⁷ görevi ile bağlantılıdır. Nitekim kaptanın gemide hazır bulunma görevini ihlal etmesi halinde bu durum, TTK m.932/2 çerçevesinde geminin yola elverişsizliğine sebebiyet verir.

TTK m.1094/1 hükmü geminin güvenli olmayan bir liman yahut demirleme yerinde bulunduğu sırada, yükleme başlamadan önce ve boşaltma bittikten sonra da uygulanacaktır (TTK m.1094/2). Kaptanın gemiden ayrılmak zorunda kalması ihtimalinde, zabıt ve tayfalar arasından ehil birini kendi yerine vekil olarak bırakmak zorundadır (TTK m.1094 /1). Belirtilmelidir ki kaptan, seçmede kusuru dışında yerine vekil bıraktığı kişinin fiillerinden sorumlu tutulamaz²⁵⁸.

TTK m. 1094 hükmünün üçüncü fıkrası uyarınca kaptan, yakın bir tehlikenin varlığı halinde veya gemi denizde iken, gemiden ayrılmasını haklı gösteren bir zorunluluk söz konusu olmadıkça gemide kalmakla mükelleftir. Öte yandan bir kaza yahut batma tehlikesi nedeniyle geminin terk edilmesi zorunlu olduğu takdirde kaptan, uluslararası denizcilik teamülleri gereğince gemiyi en son terk edecektir²⁵⁹.

C. Kararlaştırılan Rotayı ya da En Elverişli Olan Rotayı Takip Etme Görevi

Kaptan ve taşıyan navlun sözleşmesinde kararlaştırılan rotayı takip etmekle yükümlüdür; sözleşmede bu yönde hüküm yoksa varma limanına ulaşmak için en elverişli rotayı takip etmelidir²⁶⁰. Kaptanın bu görevi kanunda açıkça düzenlenmiş

²⁵⁶ Bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 279 dp. (639) Yazar “gemide hazır bulunma” başlıklı TTK m.1094 hükmünün TTK m.1199 hükmü ile birlikte değerlendirilmesi gerektiğini belirtmişse de TTK m.1199 hükmü “zıyaa uğrayan eşyanın durumu” hakkında bir hüküm olup ilgili madde ile bir bağlantısı görülemez. Bununla birlikte Yazar ilgili saptamayı TTK m.1091 hükmü bağlamındaki açıklamalar kısmında verdiğinden TTK m.1091 hükmünün kastedildiğini düşünmekteyiz.

²⁵⁷ Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 310.

²⁵⁸ Aynı yönde bkz. Ersözlü, **a.g.e.**, s. 67.

²⁵⁹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 340; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 191.; Göknil, **a.g.e.**, s. 140. Kaptanın gemiyi terk etmemesine ilişkin anlayışı Göknil, şu ifadelerle anlatmıştır: “...kanunlar bu yolda kaptana zımnen (öl) demişler ve kabul etmelidir ki, Kaptanlar da çok defa yığıtçe ölmeği bilmişlerdir.” Bkz. **a.g.e.**, s. 140.

²⁶⁰ Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 138-139; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 202; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 146; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 231; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 424 ve s. 518; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 117-118; Kara, **a.g.e.**, s.130; Duygu Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Berlin, Heidelberg, Springer, 2011, s. 129; Sefer çarteri sözleşmeleri bakımından ifade etmek gerekir ki takip edilecek rota nadiren sözleşmede belirtilmektedir. Bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 231.

değildir. Ancak kaptanın malları özenle taşıma ve yüke özen gösterme yükümlülüğü (TTK m.1112) bu görevi ortaya çıkarmaktadır²⁶¹. Sözleşmede hüküm olmaması halinde takip edilecek olan en elverişli rota, her zaman en kısa olan değildir²⁶². Rotanın tespitinde hızdan önce emniyet faktörünün dikkate alınması gereklidir²⁶³. En elverişli rota tespit edilirken yükleme limanı ile boşaltma limanı arasındaki mesafe ve coğrafi yakınlığın yanı sıra hava durumu, buz tehlikesi, savaş, denizin sair tehlikeleri, abluka²⁶⁴ ile korsan tehlikesi, salgın hastalık tehlikesi gibi hallerin de hesaba katılması şarttır. Ayrıca en uygun rotanın tespitinde geminin ve yükün menfaati aynı derecede göz önüne alınarak bir sonuca varılmalıdır²⁶⁵.

Sözleşmede belirlenen yahut en elverişli olan rotadan ayrılma, sapma olarak tanımlanmaktadır²⁶⁶. Rotadan sapma kural olarak navlun sözleşmesinin ihlali anlamına gelmekte²⁶⁷ ise de belli durumlarda rotadan sapılmasına cevaz verilmiştir. Haklı sapma olarak nitelendirilen hallerde taşıyan, zarardan sorumlu tutulmamaktadır²⁶⁸. Haklı sapma hallerinin tespiti taşıyanın sorumluluğu bakımından olduğu kadar kaptanın sorumluluğu bakımından da önem arz etmektedir. Bu nedenle TTK'da sınırlı olarak²⁶⁹ düzenlenmiş bulunan haklı sapma hallerinin üzerinde durmak yerinde olacaktır.

Öncelikle yolculuğun takip edilen rotada sürdürülmesi umulmayan hal sebebiyle mümkün olmazsa kaptan, durumun gereklerine göre ve imkanların el verdiği kadarıyla uygulamak zorunda olduğu talimata göre, başka bir rotadan yolculuğa

²⁶¹ Belirtmek gerekir ki kaptanın bu görevi, taşıyanın yükü gereken özenle taşıma borcunun (eTTK m.1061 – TTK m.1178) da bir sonucudur. Bkz. Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 139.

²⁶² Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s.55.; Okay, **Deniz Ticareti II**, s.139; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 202 dp. (133); Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 148.

²⁶³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55.; Benzer yönde bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 424 ve s. 518.

²⁶⁴ İlgili örnekler ve açıklamalar için bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 117; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 148.

²⁶⁵ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 117.

²⁶⁶ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 139; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 148; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 118; Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s.375; Yalnızca rotadan ayrılmanın değil, rota boyunca hızın bilinçli olarak düşürülmesinin de sapma olarak nitelendirilebileceğine ilişkin olarak bkz. Baughen, **a.g.e.**, s. 89.

²⁶⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 139; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 146-147 ve s. 335.

²⁶⁸ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 150 vd.; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55-56; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 231- 232; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 519.

²⁶⁹ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 147.

devam edebileceği gibi yolculuğa ara verebilir ya da kalkma²⁷⁰ limanına dönebilir (TTK m.1113). Kaptana tanınan bu yetki, esasen onun yüke özen gösterme yükümlülüğü (TTK m.1112) kapsamında da yer alır²⁷¹. Görüldüğü gibi TTK m.1113 hükmü bir haklı sapma durumunu tarif etmekte olup “umulmayan hal” önceden tahmin edilemeyen ve kaptanın da sebep olmadığı hali ifade etmektedir²⁷². Bu hallere olağan dışı fırtına, buz istilası gibi doğa olayları ile çevrede deniz haydutlarının görülmesi ve savaş hali örnek olarak verilebilir²⁷³. TTK m.1113 hükmü her ne kadar yalnızca kaptan hakkında bir düzenleme olsa da bu hüküm, taşıyan ile yükü ilgililer arasındaki ilişkilerde de geçerlidir; nitekim hükümdeki “umulmayan hal” TTK m.1220’deki “diğer bir haklı sebep”in kapsamında yer alır²⁷⁴. TTK m.1220’de kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak amacıyla yahut başkaca bir haklı sebeple rotadan sapmasının haklı sapma olduğu hüküm altına alınmıştır. Bu madde uyarınca kaptanın denizde can kurtarmak amacı ile rotadan sapması mümkündür. Nitekim DCMKK m.14²⁷⁵ ile kaptana denizde can tehlikesine uğramış kişileri -düşman bile olsa- kurtarma sorumluluğu yüklenmiştir. İkinci olarak kaptanın denizde eşya kurtarmak amacı ile rotadan sapması da haklı sapma olarak öngörülmüştür²⁷⁶.

TTK m.1220 hükmü ile haklı sapma olarak öngörülen son hal ise “diğer bir haklı sebeple” rotadan sapılmasıdır. Belirtmek gerekir ki “diğer bir haklı sebep”

²⁷⁰ TTK m.1113 hükmünde “kalkma limanı” ifadesi tercih olunmuştur. Fakat öğretide bu ibare yerine “yükleme limanı” ifadesi daha çok yerleşmiştir.

²⁷¹ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 476-477.

²⁷² Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55 dp. (212); Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 519. Sözer, bu yönüyle maddedeki “umulmayan hal” ifadesinin Borçlar Hukuku’ndaki klasik beklenmeyen hal kavramı manasında yorumlanmaması gerektiğine işaret etmektedir. Bkz. **a.e.**, s. 519.

²⁷³ Örnekler için bkz: Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 519-520; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 150; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55.

²⁷⁴ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55 dp. (213).

²⁷⁵ DCMKK m.14 hükmü şöyledir: “Her kaptan, denizde, can tehlikesine uğramış olarak rastgeldiği kimselere, düşman bile olsa, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın elinden gelen her yardımı yapmakla ödevlidir.” Ayrıca bu yükümlülüğünün ihlali halinde DCMKK m.24’te belirtildiği üzere ilgili kaptan Türk Ceza Kanunu m. 98 hükmüne göre cezalandırılır. Türk Ceza Kanunu’nun m. 98/2 hükmüne göre ise yardım yükümlülüğünün yerine getirilmemesi sebebiyle kişinin ölmesi halinde, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

²⁷⁶ TTK m.1220 hükmünde “Kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması..” bir haklı sapma durumu olarak ifade edilmiştir. Hükümde “can ve eşya kurtarmak” ifadesindeki “ve” bağlacının “veya” olarak anlaşılması gerekir. Aksi halde kaptanların sadece can kurtarmaya yönelecek faaliyetlerden kaçınması ve bu sebeple DCMKK m.14 hükmüne aykırılık dolayısıyla cezai yaptırıma uğraması ihtimali ortaya çıkacaktır. Bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 521.

kapsamında TTK m.1113'teki "umulmayan hal" kavramı yer almaktadır²⁷⁷. Sapmaya neden olan sebebin haklı olup olmadığı, objektif değerlendirmeye göre yapılmalı²⁷⁸ ve somut olayın tüm şartları göz önüne alınmalıdır²⁷⁹. Bu sebeple hem taşıyanın ve hem de yük ilgililerinin menfaati dikkate alınarak bir sonuca ulaşılmalıdır²⁸⁰. Örneğin yalnız geminin (müteakip yolculuk için yakıt almak amaçlı sapma gibi²⁸¹) ya da sadece taşıyanın menfaatine yönelen sapma haklı bir sapma olarak nitelendirilemez²⁸². Somut koşullar içerisinde haklı sapmadan söz edilebilmesi için sapmanın makul bir düşünce tarzına dayalı olması²⁸³ ve navlun sözleşmesinin amacına uygun olması²⁸⁴ gereklidir. Ağır hasta olan gemi adamı yahut yolcunun hastaneye ulaştırılması amacıyla limana gidilmesi, umulmayan bir hal nedeniyle (örneğin salgın gibi) gemi adamlarındaki eksilmenin tamamlanması amacıyla sapma, yükün korunması amacıyla sapma bu kapsamda nitelendirilebilecektir²⁸⁵. Bu bağlamda yükün kayma, devrilme ve savrulma gibi şekillerde ambar içinde yahut güvertede hareketlenmesinin yani kısaca "istif bozulması"nın önüne geçilmesi gereklidir. Zira yolculuk sırasında meydana gelen bir istif bozulması, yükü tehdit ettiği gibi gemi ve gemi adamlarının güvenliğini de tehlikeye atmaktadır²⁸⁶. Dolayısıyla, istif bozulmasının giderilmesi amacıyla yapılacak sapmanın haklı sapma olduğu ifade edilmelidir.

TTK'da düzenlenen haklı sapma halleri yukarıda sayılanlardan ibaret olup²⁸⁷ kaptanın bu haller dışında kararlaştırılan yahut en elverişli olan rotadan ayrılmaması

²⁷⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s.55 dp. (213).; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s.122-123.

²⁷⁸ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 120.

²⁷⁹ Christopher Hill, **Maritime Law**, 6th Edition, Routledge, 2003, s. 273; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 120.

²⁸⁰ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 151-152; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 522; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 121.

²⁸¹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55.

²⁸² Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 152.

²⁸³ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 152.

²⁸⁴ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 152; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 522; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 121.

²⁸⁵ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 522.

²⁸⁶ Necmettin Akten, "Kaptanın Yüğü Gözetme Ödevi", **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 78, Sayı: 2004/3, (s. 960-985), s. 980.

²⁸⁷ Çarter sözleşmelerinde sıklıkla sapma kayıtlarına (deviation clauses) yer verilmektedir. Taşıyana rotadan sapma yetkisi veren bu kayıtlar, taşıyanın TTK m.1178 vd. hükümlerinden kaynaklanan sorumluluğunu daralttığı kadarıyla emredici hükümleri düzenleyen TTK m.1243 gereği geçersizdir. Bu konuda bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 56 ve s. 188; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 123-124. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 231-234; Nitekim haklı sapma halleri kanunda sınırlı olarak sayılmıştır. Bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 152.

gerekir. Kaptan, haksız sapma halinde donatana, yolculara, gemi ve yükle ilgililere karşı sorumlu olacaktır²⁸⁸ (TTK m.1089). Ancak burada özellik arz eden bir hususu ifade etmek gerekir. Şöyle ki; taşıyan, teknik kusur (örneğin rotanın yanlış hesabı ya da yanlış mevki tayini) nedeniyle meydana gelen sapmadan yükle ilgililere karşı sorumlu tutulamaz²⁸⁹. TTK m.1190/2 hükmüne göre ise navlun sözleşmesine konu eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi nedeniyle taşıyanın adamlarına dava açılması halinde, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, taşıyanın adamları da taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir. Kaptanın teknik kusuru sebebiyle meydana gelen sapma sonucu yükün uğradığı zarardan taşıyan, TTK m.1180 (teknik kusurdan sorumsuzluk) hükmü gereği sorumlu olmaz. Buna karşılık kaptanın sorumluluğu devam eder. Zira kaptan, kendi teknik kusurundan sorumlu olmadığını -TTK m.1190/2 hükmünden hareketle TTK m.1180 hükmüne dayanarak- ileri süremez²⁹⁰.

D. Gemi Jurnalinin Tutulmasına Nezaret Etme

Kaptan, TTK m.1096/2 gereğince gemi jurnalinin tutulmasına nezaret etmekle yükümlüdür. Aynı hüküm uyarınca gemi journali, kaptanın gözetimi altında ikinci kaptan²⁹¹ tarafından, ikinci kaptanın mazereti halinde kaptan veya kaptanın gözetimi altında olmak şartıyla ehil bir gemi adamı tarafından tutulur. Görüldüğü gibi kaptana gemi jurnalinin tutulması görevi değil fakat tutulmasına nezaret etme görevi verilmiştir. Bu esasın sebebi, jurnaldeki kayıtların kaptanın sorumluluğunu tayinde kullanılmasıdır²⁹².

²⁸⁸ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 56; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e**, s. 202-203; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 524.

²⁸⁹ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 335; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 56; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 231; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 139; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 524; Öte yandan haksız sapmadan sonra meydana gelen zararlar bakımından taşıyanın bir sorumsuzluk hali olan teknik kusura dayanamayacağı ifade edilmektedir. İlgili görüş ve ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I**, s. 231 – 232; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 56; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 336.

²⁹⁰ Aksi yönde bkz. ve karşı. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 139-140; TTK m.1190/2 hükmüne ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. Dördüncü Bölüm/III/B.

²⁹¹ TTK m.1096 hükmünde kullanılan “ikinci kaptan” ibaresi TTK’da yer alan hatalı bir kullanımdır. Zira gemide hukuken tek bir kaptan vardır. İkinci kaptan; güverte sınıfı gemi adamlarından olan ve gemi kaptanından sonra gelen gemi zabiti (birinci zabiti) ifade eder. Gemide hukuken tek bir kaptandan bahsedilebileceğine ilişkin olarak bkz. Birinci Bölüm/ I/ B.

²⁹² Göknıl, **a.g.e**, s. 140; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 159.

Kaptanın gemi jurnalini bizzat tutma yükümlülüğü yoksa da jurnal, -kanaatimizce genel nezaret yükümlülüğünün de bir sonucu olarak- TTK m.1097/2 uyarınca kaptan tarafından da imzalanacaktır²⁹³. Gemi jurnalinde hangi hususların yer alacağı kanunda örnek olarak zikredilmiş olup bunların neler olduğuna ve gemi journali ile ilgili açıklamalara yer vermek yerinde olacaktır.

1. Gemi Journalinin İçeriği

Gemi journali, kural olarak her gemide²⁹⁴ tutulması gerekli olan ve her yolculukta eşya veya safranin gemiye yüklenmeye başlanmasından itibaren geçecek belli başlı olayların yazıldığı defterdir (TTK m.1096/1). Gemi journalinin içeriği TTK m.1097’de belirtilmiştir. Buna göre gemi jurnaline “*meteorolojik veriler, özellikle hava ve rüzgâr durumu, geminin izlediği rota ve aldığı yol, geminin bulunduğu enlem ve boylam dairesi, sintinelerdeki su yüksekliği, iskandil edilen su derinliği, kılavuz alınması ve kılavuzun gemiye girdiği ve ayrıldığı saatler, gemi adamları arasındaki değişiklikler, gemi veya eşyanın uğradığı bütün kazalar ve bunların ayrıntılı açıklaması, gemide işlenen suçlar ve 25/4/2006 tarihli 5490 sayılı Nüfus Hizmetleri Kanunu hükümleri saklı kalmak üzere, gemideki doğum ve ölüm olayları*” engel bulunmadıkça günü gününe²⁹⁵ yazılarak kaptan ve ikinci kaptan²⁹⁶ tarafından²⁹⁷ imzalanacaktır (TTK m.1097). Gemi journalinin içeriğinin hangi hususları içereceği ayrı bir madde halinde düzenlenmiş olsa da TTK m.1096’da geçen “belli başlı olaylar” ibaresinden de anlaşılacağı üzere gemi jurnaline kaydedilecek bilgiler, sadece TTK m.1097’de sayılanlarla sınırlı değildir; örneğin denizde can ve eşya kurtarmaya ilişkin

²⁹³ Öte yandan kanuni bir zorunluluk olmamakla birlikte büyük gemilerde makine dairesindeki önemli olayların kaydedildiği “makine journali” de tutulmaktadır (Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 95.)

²⁹⁴ Bir liman içinde yolculuk yapan küçük gemiler için gemi journali tutma yükümlülüğü bulunmamaktadır. Bkz. TTK m.1096/3.

²⁹⁵ eTTK’da gemi journalinin içeriğini düzenleyen m.981 ile jurnale işlenecek kayıtlar arasında günü gününe işlenecek kayıtlar ve “mani olmadıkça günü gününe” işlenen kayıtlar olarak yapılan ayırım hükmün sadeleştirilmesi amacıyla TTK’da kaldırılmıştır. Böylelikle tüm kayıtların “engel bulunmadıkça günü gününe yazılacağı” kuralı öngörülmüştür. Bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 443; Uygulamada gemi journalinin tutulmasına ilişkin bilgi için bkz. Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e.**, s. 535-537.

²⁹⁶ TTK m.1097/2 hükmünde kullanılan “ikinci kaptan” ibaresi TTK’da yer alan hatalı bir kullanımdır. Zira gemide hukuken tek bir kaptan vardır. İkinci kaptan; güverte sınıfı gemi adamlarından olan ve gemi kaptanından sonra gelen gemi zabitanı (birinci zabiti) ifade eder. Gemide hukuken tek bir kaptandan bahsedilebileceğine ilişkin olarak bkz. Birinci Bölüm/ I/ B.

²⁹⁷ Öte yandan çatma halinde DCMKK m.10/3 gereğince olayın sebeplerine ve hangi şartlar altında meydana geldiğine ilişkin kayıtlar, mümkün olması halinde kazadan hemen sonra gemi jurnaline yazılır. Yazılan bu kaydın ise kaptan, birinci zabiti ve güverte tayfasından biri tarafından birlikte imzalanır.

olarak yürütülen faaliyetler ile başka bir gemiden kaynaklı deniz kirliliğinin önlenmesi için alınan tedbirlerin de jurnale yazılması yerinde olacaktır²⁹⁸. Bununla birlikte sintine ve tanklardaki suların ölçümü sonucu bulunan iskandil değerlerinin (derinlik ölçümü sonucunun) de gemi jurnale işlenmesi önem arz eder; öte yandan bu konunun oldukça önemli olması dolayısıyla sintine ve tank iskandil değerleri için ayrı bir defter tutulur²⁹⁹.

2. Gemi Jurnalinin Niteliği

İçeriğinden de anlaşıldığı üzere yolculuğun önemli olayları, gemi jurnali ile kayıt altına alınmaktadır. Bu yükümlülüğün yerine getirilmesi sayesinde gemideki olayların günü gününe kayıt altına alınması sağlanmaktadır³⁰⁰. Gemi jurnali; kaptan bakımından görev ve sorumlulukları ile özen yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirdiğini ispata yarayan delil, donatan ve diğer yüklerle ilgililer için kaptana karşı talepleri bakımından onun sorumluluğunun tespitinde kullanabilecekleri belge niteliğindedir³⁰¹. Ayrıca liman ve sahil makamları için hazırlık soruşturması evrakı, mahkemeler için ise özel senet niteliğinde bir ispat aracı olarak işlev görür³⁰². Öte yandan deniz raporunun alınması için, gemi jurnalinin de ilgili mahkemeye ya da konsolosluga yapılacak başvuruda ibraz edilmesi gerekmektedir (TTK m.1100).

E. Seyir Güvenliğinin Sağlanması

Kaptan, seyir güvenliğinin sağlanmasından sorumludur. Kaptan, gemiyi dikkatli ve özenli bir şekilde sevk ve idare ederek سلامتle hedefine ulaşmasını sağlayacaktır³⁰³. Bu bağlamda seyir güvenliğinin sağlanması, başta can güvenliği olmak üzere gemi ile yükün güvenliği ve deniz kirliliğinin önlenmesi için de hayati öneme sahiptir. Bu nedenledir ki gerek ulusal gerekse uluslararası alanda bu konu hakkında düzenlemeler yapılmıştır.

²⁹⁸ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 444.

²⁹⁹ Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e**, s. 536-537.

³⁰⁰ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 159.

³⁰¹ Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 178.

³⁰² Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 178.

³⁰³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 190.

Hukukumuzda güvenli seyrin sağlanmasında dikkate alınması gereken ilk düzenleme Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü³⁰⁴’dür. Bu düzenleme 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme³⁰⁵ (COLREG 1972) metninin ayrılmaz bir parçası olan “Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları” ve eklerinin 12.12.1977 tarih ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile iç hukuka aktarılmasından ibarettir³⁰⁶. Belirtmek gerekir ki ülkemizde 16.04.2017 tarihinde yapılan referandum sonucunda kabul edilen anayasa değişikliği ile öngörülen Cumhurbaşkanlığı Hükûmet Sistemi’ne, 24.06.2018 tarihinde yapılan milletvekili ve Cumhurbaşkanlığı seçimi ile fiilen geçiş yapılmıştır. Bu sistemde geçerli normlar hiyerarşisi içinde “tüzük” bulunmamaktadır. Bu nedenle DCMKK m.8/1’de belirtildiği üzere *“Türk gemileriyle Türk liman ve karasularında yolculuk eden yabancı gemilerin, denizde çatışmayı önlemek için taşıyacakları ve gösterecekleri fener ve alametler, verecekleri sadalı sis ve manevra işaretleri, gözetecekleri seyir ve idare kurallarıyla tehlikeye düştükleri zaman yardım istemek*

³⁰⁴ Tüzük için bkz. 29.4.1978 Tarih ve 16273 sayılı RG.

³⁰⁵ Bu sözleşmeye katılmamız 14.05.2013 tarih ve 6479 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş, 18.04.2014 tarih ve 2014/6284 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile de sözleşmeye katılma kararı verilmiştir. İlgili Bakanlar Kurulu Kararı ve sözleşmenin resmi Türkçe çevirisi için bkz: 23 Mayıs 2014 Tarih ve 29008 (Mükerrer) Sayılı RG. IMO’nun çeşitli tarihlerde COLREG 1972’de yaptığı (A.464(12), A.626(15), A.678(16), A.736(18), A.910(22) ve A.1004(25) sayılı Kararları ile) değişiklikler 16.06.2014 tarihli ve 2014/6501 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmıştır. İlgili Bakanlar Kurulu Kararı ve değişikliklerin resmi Türkçe çevirisi için bkz. 9 Temmuz 2014 Tarih ve 29055 Sayılı RG. (Belirtmek gerekir ki IMO’nun hazırladığı ve sözleşmelere katılım durumlarını da gösteren dokümanda Türkiye’nin COLREG 1972’ye ilişkin katılma belgesini 16 Mayıs 1980’de tevdi ettiği ve sözleşmenin Türkiye için 16 Mayıs 1980’de yürürlük kazandığı görülmektedir. Bkz. STATUS OF IMO TREATIES, Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, 04 August 2021, s. 95 vd. (çevirimiçi - <https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>))

³⁰⁶ Bu husus COLREG 1972’ye katılmamıza ilişkin 14.05.2013 tarih ve 6479 sayılı kanun gerekçesinde *“COLREG 1972 Sözleşmesinin ayrılmaz bir parçası olan Denizde Çatışmayı Önleme Uluslararası Kuralları ve Ekleri; 12.12.1977 tarih ve 7/14561 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile iç hukukumuzda aktarılarak, “...Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü” adıyla, 29.04.1978 tarihli ve 16273 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış ve yürürlüğe girmiştir. Ancak anılan Sözleşmenin tam metnine taraf olunmamıştır. Bu bağlamda, sözü edilen Sözleşmenin Kurallar ve Eklerinin, genel hükümler onaylanmadan iç hukukumuzda dahil edilmesinin gerek uluslararası gerekse iç hukukumuz bakımından mümkün olmadığı ve dolayısıyla bahse konu sözleşmeye taraf olunmasının gerektiği öngörülmektedir...”* denilmek suretiyle de vurgulanmıştır. Nitekim daha sonra ülkemiz COLREG 1972’ye taraf olmuştur. 6479 sayılı kanun tasarısı ve gerekçesi için bkz. (<https://www.tbmm.gov.tr/d24/1/1-0541.pdf>)

için verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaretler Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmelikle” belirtilecektir. Ancak bu yönetmelik yayımlanmış değildir.

COLREG 1972 de seyir güvenliğini konu almaktadır. Bu sözleşme, denizde seyir emniyetini sağlamak ve çatışmayı önlemek amacıyla manevra ve seyir kurallarına, gemilerin verecekleri çeşitli ses ve ışık işaretlerine, çeşitli durum ve özelliklere göre gemilerde gösterilmesi gereken fenerlere ilişkin ayrıntılı düzenlemeler getirmektedir (COLREG 1972/ Bölüm B/ Bölüm C/ Bölüm D). Kaptan, bu düzenlemenin getirdiği esaslara uygun hareket ederek seyir emniyetini sağlamakla yükümlüdür.

Konumuz kapsamında ele alınması gereken diğer bir uluslararası düzenleme Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu³⁰⁷ (UGYK)’dur. UGYK “denizlerde seyir güvenliğinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önlenmesi için denizcilik işletmeciliğinde uluslararası standartların oluşturulmaya çalışıldığı kurallar bütünü” olarak tanımlanabilir³⁰⁸. Bu düzenleme ile kaptana; seyir güvenliğinin sağlanması, deniz çevresinin korunması ve ticari yükümlülükleri yanında UGYK gereğince oluşturulacak Güvenli Yönetim Sistemi’nin³⁰⁹ (GYS) gemide uygulanması ve izlenmesi yükümlülüğü de getirilmiştir³¹⁰. Deniz ticaretinin doğası gereği gemi denizde ve/veya yabancı limanlarda olacağından, Şirketin³¹¹ gemideki faaliyetleri doğrudan kontrolü mümkün değildir. Bu nedenle Şirketin temsilcisi olarak kaptan,

³⁰⁷ Türkiye’nin de taraf olduğu SOLAS’ın (Safety of Life at Sea Convention) IX. bölümünü oluşturan Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (International Safety Management Code) Türkiye için de bağlayıcıdır.; Sözer, İngilizcesi “International Safety Management Code” olan UGYK’nın Türkçe olarak “Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu” şeklinde kullanılması gerektiğini ifade etmektedir. Kanaatimizce çeviri açısından bu görüş yerinde olmakla birlikte “Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu” şeklindeki kullanım, öğretilde yerleşmiş olduğundan çalışmamızda bu ifade tercih olunmuştur. İlgili tespit ve öneri için bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 303 dp. (236).

³⁰⁸ İlgili tanım ve UGYK hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Özlem Gürses, **Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu’nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri**, Arıkan, 2005, s. 3 vd. ; Ayrıca UGYK’ya çeşitli tarihlerde yapılan ekler için bkz. (<https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx#:~:text=The%20purpose%20of%20the%20ISM,all%20Governments%2C%20by%20resolution%20A.>)

³⁰⁹ Güvenli yönetim sistemi UGYK m.1.1.4’te “şirket personellerinin, şirketin güvenlik ve çevre koruma politikasını etkin şekilde uygulamasına olanak sağlayan yapısal ve belgelendirilmiş sistem” olarak tanımlanmıştır.

³¹⁰ Phil Anderson, **ISM Code (A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications)**, Third Edition, Informa Law from Routledge, 2015, s. 140.

³¹¹ Şirket, UGYK m. 1.1.2’de tanımlanmış olup gemi maliki ya da geminin işletim sorumluluğunu ve UGYK’da öngörülen tüm görev ve sorumlulukları üzerine alan yönetici veya kiracı gibi kişi yahut kuruluşları ifade etmektedir.

GYS'nin uygulanmasını ve izlenmesini temin etmelidir. İşaret edilmelidir ki kaptana yüklenen görevler sadece kaptanın sorumluluğuna yol açmaz. Şirketin sorumluluğu da devam etmektedir; nitekim Şirket, görevlerini güvenli bir şekilde yerine getirebilmesi için kaptana destek sağlamak zorundadır (UGYK m.6.1). Bu nedenle GYS'nin gemide uygulanmasında Şirket ve kaptan birlikte sorumludur³¹².

UGYK m.1.4 gereğince Şirket, bir GYS kurup işleterek devamlılığını sağlamakla yükümlüdür. Bu GYS ise; güvenlik ve çevre koruma politikasını , ilgili bayrak devleti mevzuatı ve uluslararası düzenlemelere uygun olarak gemilerin güvenli işletilmesini ve çevrenin korunmasını temin etmek için gerekli talimat ve prosedürleri, gemi ve kara personeli arasındaki tanımlanmış yetki düzeyi ile iletişim yollarını, kazaların ve UGYK'ya uygun olmayan durumların haber verilmesi yöntemlerini, acil durumlara hazırlık ve bu durumlara verilecek tepkiye ilişkin yöntemleri, iç denetim ve yönetimin incelenmesi ile ilgili yöntemleri kapsayacaktır (UGYK m.1.4). Seyir güvenliği için gerekli tüm tedbirlerin hem karada hem de gemide alınmasını öngören³¹³ GYS'nin gemideki uygulayıcısı olan ve UGYK'da yetkili kişiler³¹⁴ arasında sayılan kaptanın yetki ve sorumlulukları UGYK m.5'te;

- Şirketin güvenlik ve çevre koruma politikasının uygulanması,
- Bu politikanın izlenmesinde gemi adamlarının teşvik edilmesi,
- Gerekli emir ve talimatların açık ve sade bir şekilde verilmesi,
- Daha önceden belirlenen kurallara uygunluğun kontrolü,
- GYS'nin periyodik olarak³¹⁵ incelenmesi ve buradaki yetersizliklerin kara yönetimine bildirilmesi,

olarak ifade edilmiştir. GYS'nin uygulanmasıyla ilgili birçok görev, gemideki iş bölümü kapsamında diğer gemi adamlarınca da yerine getirilmektedir. Fakat kaptan,

³¹² Anderson, **a.g.e.**, s. 141.; UGYK kapsamında Şirket tanımını içerisine giren “gemi yöneticisi”nin GYS'nin uygulanmasını sağlama borcuna ilişkin olarak bkz. Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 68 vd. (Gemi Yönetimi); Ayrıca bkz. M. Deniz Güner, “Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkililer”, **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta, 2000, (s. 235-252), s. 248 vd.

³¹³ Şeker Ögüz, **Güvenli Yönetim Sistemi**, s. 329.

³¹⁴ UGYK'da yetkili kişilere ilişkin bilgi için bkz. Güner, **a.g.e.**, s. 245 vd.; Anderson, **a.g.e.**, s. 69 vd.

³¹⁵ Periyodik olarak ifadesi Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) komitelerinden Deniz Emniyeti Komitesi (MSC)'nin “Resolution MSC.273(85)” numaralı kararı ile UGYK'ya eklenmiştir.

bu görevlerin yerinde ve etkin bir şekilde yürütülmesine nezaret etmekle yükümlüdür. Kaptan, şirketin güvenlik ve çevre koruma politikasının uygulanmasında diğer gemi adamlarını; birebir görüşmelerle yahut güvenlik meclisi toplantıları, acil durum tatbikatları, güvenlik eğitimleri, bilgilendirme oturumları gibi aktivitelerle teşvik edebilir³¹⁶.

Şirket UGYK m.5.2'ye göre GYS'nin yürütülmesinde kaptanın yetkilerini açıkça belirtmelidir. Yine aynı madde gereğince Şirket, güvenlik ve kirliliğin önlenmesi konusuna ilişkin kararların alınmasında, kaptanın en üstün yetkili ve sorumlu kişi olduğunu ve gerektiğinde şirketten yardım talep edebileceğini GYS'ye dahil etmekle yükümlü kılınmıştır. Gemideki acil bir durumda yahut başkaca özel veya olağan dışı durumlarda kaptanın sıkı kurallara tâbi tutulması isabetli değildir. Kaptan özel durumlarda en uygun hareket tarzını mesleki bilgi ve tecrübesiyle belirlemekte serbest olmalıdır³¹⁷. Ancak kaptana verilen bu yetki, GYS ile belirlenen prosedürlerin olağan hallerde göz ardı edilebileceği yahut değiştirilebileceği anlamına gelmez; kaptan da tıpkı diğer herkes gibi GYS gerekliliklerine uymalıdır³¹⁸.

Gemideki personelin, kaptan tarafından verilecek emir ve talimatlara uyma yükümlülüğü dikkate alındığında kaptanın GYS'nin uygulanması ile ilgili olarak yetkilerle donatılması olağandır. UGYK gereğince oluşturulan güvenli yönetim sisteminin hayata geçirilmesini ve devamını sağlayacak yegâne husus da bu sistemi uygulayacak kişilerin bilinçlendirilmesi ve yetkilendirilmesidir³¹⁹. Bu yönüyle bakıldığında GYS'nin gemide uygulanması, kaptanın yetkileri dahilinde yapacağı takip ve gözetim ile mümkün olur.

UGYK kapsamında, acil durum hazırlıklarına ilişkin olarak da düzenlemeler getirilmiştir. Buna göre Şirket, gemideki olası acil durumların belirlenmesi, tanımlanması ve bu durumlarla mücadeleyle ilişkin yöntemleri oluşturmalı ayrıca bu acil durumlara hazırlık için tatbikatlar yapılmasını sağlamalıdır (UGYK m.8). Bu kapsamda tatbikatların yapılmasını sağlayacak ve acil durumlarda gerekli talimatları

³¹⁶ Anderson, **a.g.e**, s. 142.

³¹⁷ Anderson, **a.g.e**, s. 143.

³¹⁸ Anderson, **a.g.e**, s. 144.

³¹⁹ Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 77.

vererek bu durumları yönetecek olan kişi de kaptandır³²⁰. UGYK m.6.1'e göre şirket, kaptanın gemiyi sevk ve idare edebilmek için yeterli vasıfları haiz olmasını, kaptanın şirket GYS'sine tamamen vâkıf olmasını ve görevlerini güvenli bir şekilde yerine getirebilmesi için ona gerekli desteğin sağlanmasını temin etmelidir. Aksi halde geminin, yükün ve çevrenin zarara uğraması söz konusu olabilecektir. Bu kapsamda The Eurasian Dream kararına³²¹ konu olay dikkat çekicidir. Eurasian Dream gemisi, bir RORO (araç taşıma) gemisi olup kaptan daha önce bu tür bir gemi kullanmadığı gibi gemiyi işleten şirket ile de daha önce hiç çalışmamıştır. Kaptan, geminin idaresini almadan kısa bir süre önce yüzlerce sayfaya varan ve yaklaşık yüz kadar teknik donanım ile ilişkin bilgileri içeren kılavuzu okuması konusunda standart bir bilgilendirme mektubu ile yönlendirilmiştir. Kaptanın bu tür yetersiz bir bilgilendirme nedeniyle GYS konusuna, yangınla mücadele ekipmanına, tekniğine ve diğer operasyonel aktivitelere yabancı olması, gemide başlayan ve daha sonra kontrolden çıkarak tüm geminin ve yükün zayı olması ile sonuçlanan yangına etki etmiştir³²². Somut olayda şirketin GYS konusunda kaptanı tam olarak ve gerektiği gibi bilgilendirmediği sonucuna ulaşmak mümkündür.

F. Deniz Kazalarında Kaptanın Görevleri

Bu başlık altında müşterek avarya, kurtarma ve çatmada kaptanın görevleri ele alınacaktır. Deniz kazasının meydana gelmesi halinde kaptan, deniz raporu düzenlenmesini talep etme hakkına sahiptir; ancak kendisinden talep edilmesi halinde buna zorunludur (TTK m.1098). Öte yandan kazanın gemi jurnaline işlenmesi gerekmektedir (TTK m.1097/1/h). Hem deniz raporunun düzenlenmesi hem de gemi jurnalinin tutulması, önemine binaen çalışmamızda ayrı başlıklar halinde incelenmiş olup tekrara düşmemek adına ilgili kısımlara atıfla yetiniyoruz³²³. Bu hususa dikkat çektikten sonra her bir deniz kazasında kaptanın görevlerine geçmek yerinde olacaktır.

³²⁰ Gürses, **a.g.e**, s. 46.

³²¹ The Eurasian Dream davası kararı için bkz. Papera Traders Co. Ltd. and Others v. Hundai Merchant Marine Co. Ltd. and Another ("The Eurasian Dream"), [2002] 1 Lloyd's Rep., 719 vd.

³²² Anderson, **a.g.e**, s. 235-236.

³²³ Gemi journali için bkz. İkinci Bölüm/III/D.; Deniz raporu için bkz. İkinci Bölüm/IV/A.

1. Müşterek Avaryada Kaptanın Görev ve Yükümlülükleri

Müşterek avarya TTK m. 1272’de “*Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde “müşterek avarya hareketi” var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir.*” denilerek tanımlanmıştır³²⁴. TTK’da yapılan müşterek avarya tanımı, 2004 York Anvers Kuralları³²⁵– Kural A³²⁶ ile aynı içeriktedir³²⁷. Yapılan tanımdan da görüldüğü üzere müşterek avaryadan bahsedilebilmesi için “bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması” gereklidir.

a. İstisnalar Dışında Kararın Kural Olarak Kaptan Tarafından Verilmesi

(1) Genel Olarak

Tanımda her ne kadar fedakârlık kararını verecek kişiye ilişkin bir açıklık olmasa da bu kararın, kural olarak kaptan tarafından verileceği öğretide ittifakla kabul edilmektedir³²⁸. Bununla birlikte kararın kaptan tarafından verileceği açıkça

³²⁴ TTK m.1273 ile TTK m.1273/2 hükmüne göre Türkçe’ye çevirilip yayınlanan son tarihli YAK düzenlemesine atıf yapılmış olması karşısında bu tanımın YAK’tan anlatım olarak dahi farklı olmasını haklı gösteren bir gerekçenin olmadığına ve TTK’nın YAK’tan farklı bir müşterek avarya tanımı öngörmeyi amaçlamadığına ilişkin olarak bkz. Ergon Çetingil/ Rayegân Kender/ Samim Ünan, **Müşterek Avarya Hukuku (2004 York –Anvers Kuralları/ Dispeç/ 2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu Müşterek Avarya ve Sigorta)**, İstanbul, 12 Levha, 2011, s. 291-293 ve s. 293 dp.(4) (Müşterek Avarya); Öte yandan TTK m.1273 ile müşterek avarya garamesi (paylaştırma) ile ilgili olarak York Anvers Kuralları’na (YAK) atıf yapılmıştır. Yapılan bu atıfla birlikte avarya tanımına ilişkin olarak da YAK hükümlerinin esas alınması söz konusu olacaktır. Bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 306.

³²⁵ Resmi çevirisi için bkz. RG: 13 Ocak 2014 T. ve 28881 S.; Değiştirilen son YAK, 2016 tarihli York Anvers Kuralları olup Türkçe çevirisi Resmi Gazete’de yayınlanmıştır. 2016 tarihli YAK resmi çevirisi için bkz. RG: 19 Şubat 2019 T. ve 30691 S.

³²⁶ 2004 Tarihli York Anvers Kuralları Kural A şöyledir: “*Bir müşterek avarya hareketi, ancak ve yalnız ortak deniz sergüzeştine katılmış olan malvarlığı unsurlarını (değerleri) karşılaştıkları bir tehlikeden korumak amacı ile müşterek selamet için bilerek ve makul bir şekilde olağanüstü bir fedakârlık veya harcama yapılması halinde vardır.*”

³²⁷ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 449-450; Ayrıca belirtmek gerekir ki değiştirilen son YAK olan 2016 YAK ve 2004 tarihli YAK’ların her ikisinde de Kural A ile getirilen müşterek avarya tanımı aynıdır. Bu nedenle 2004 tarihli YAK’ta yapılan tanıma ilişkin öğretideki açıklamalar en güncel YAK olan 2016 Tarihli YAK için de geçerlidir.

³²⁸ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 451; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 43; Fahiman Tekil, **Türk Hukukunda Müşterek Avarya**, İstanbul, Kutulmuş, 1965, s. 94 (Müşterek Avarya); Haydar Arseven, **Müşterek Avaryalar I (Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri)**, İstanbul, Menteş, 1961, s. 42 (Müşterek Avaryalar); Samim Ünan, “Üç Güncel Deniz Hukuku

belirtilmediğinden, istisnai bazı durumlarda geminin kaptanı olmayan kişilerin (veya makamların) de müşterek avarya kararı verebilecekleri kabul edilmelidir³²⁹. Bu konuda bir Fransız mahkeme kararı dikkat çekicidir. Karara konu olayda, savaş zamanında konvoy halinde ilerleyen bir gemi kafilesinde konvoy lideri olan geminin kaptanı, konvoydaki gemilerden birine karaya oturma emri vermiştir. Bu olayda, kaptanın emrinin olup olmadığı ve hareketin müşterek avarya oluşturup oluşturmayacağı tartışılmıştır. Netice olarak konvoy liderinin olayda durumu en iyi takdir edip karar verebilecek kişi olduğu ve müşterek avaryanın varlığı sonucuna ulaşılmıştır³³⁰. Öte yandan başka kişilerin ve özellikle çıkarları çelişen kişilerin tek başlarına verecekleri veya deniz sergüzeştine yabancı kişilerin verecekleri fedakârlık kararı, kaptan tarafından uygun bulunmadıkça yeterli sayılmamalıdır³³¹. Kaptanın müşterek avarya için vereceği emir ve talimatlar, belirli ve açık olmalıdır. Kaptanın “herkes gerekli gördüğü şeyi yapsın” tarzında bir talimatı yeterli değildir, talimat verme yetkisini de bir başkasına devredemez³³².

Son dönemlerde gerek gelişen teknoloji gerekse uluslararası kuralların getirdiği yükümlülükler nedeniyle, geminin yönetimine ilişkin konularda ve müşterek avaryada kaptanların yerine donatanların/taşıyanların başka görevlerdeki yetkililerinin kararları öncelikli olarak uygulanmaya başlamıştır³³³. Bu halde verilen kararın, kaptan tarafından uygun görülmesi gereklidir. Diğer bir ifadeyle kaptan sıfatını taşımayan kişilerce verilen karar, kaptanın uygun görmesine bağlıdır. Öte yandan bu kişilerce

Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulanma Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma-Yardımin Müşterek Avarya Olup Olmayacağı”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s. 639-651), s. 648-649 vd. (Güncel Sorunlar); Zühal Arıç, “**Müşterek Avaryanın Unsurları Hakkında Genel Bir İnceleme**”, Yeditepe Üniversitesi HFD Cilt: XI Sayı: 2 (2014) – Yeditepe Üniversitesi HFD Cilt: XII Sayı: 1 (2015), (s. 631-666), s. 655-656 (Unsurlar); Ayrıca bkz. Cemaleddin Yavaşca, **Deniz Ticareti Hukuku (Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları)**, İstanbul, Beta, 1993, s. 77.

³²⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 451; Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 42; Bu istisnai haller konusunda çok katı davranmak ve dar yorumu benimsemek gerektiğine ilişkin olarak bkz. Ünan, **Güncel Sorunlar**, s. 648-649.

³³⁰ Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 40 ve dp. (29) [Bordeaux Mahkemesinin 14.01.1924 ve 25.03.1925 tarihli kararı]; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 43-44.

³³¹ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 46.

³³² Yavaşca, **a.g.e.**, s. 77.; Bu arada belirtmek gerekir ki kaptana vekalet eden şahıs, kaptan yetkilerini haiz olacaktır. Dolayısıyla bu kişi, kaptanın uygun görmesi olsun olmasın (şuurunun yerinde olmaması gibi) müşterek avarya kararı vermeye yetkilidir. Bkz. Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 42.

³³³ Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 27.

verilen karara kaptanın katılması, kararın uygulanmasını denetlemesi yahut bu kararları onaylaması da kaptanın kararı olarak nitelendirilmelidir³³⁴. Kaptanın geminin teknik idaresinden sorumlu olması ve hem donatan hem de yükle ilgililerin kanuni temsilcisi olduğu dikkate alındığında, gemi ve yükün uğradığı müşterek tehlikeden kurtarılması için en makul önlemi alabilecek kişinin kaptan olduğu kabul edilmelidir³³⁵. Müşterek avarya kararının kaptan tarafından verilecek olması, tehlikeyi yaşayan ve gereken durum değerlendirmesini en iyi yapacak olan kişinin kaptan olduğu varsayımına da dayanmaktadır³³⁶.

(2) Fedakârlık Kararının Özellikleri

(i) İradi Olması

Müşterek avaryada fedakârlığın iradi yani bilerek ve istenerek yapılmış olması gereklidir³³⁷. Bu husus TTK m. 1272’de geçen "*bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması*" ibaresinden açıkça anlaşılmaktadır. Dolayısıyla irade söz konusu olmaksızın gerçekleşen fedakârlıkların müşterek avarya sayılması mümkün olmaz. Örneğin kaptanın iradesi olmaksızın rüzgârın etkisiyle geminin şamandıraya yaslanması sonucu oluşan zararlar, geminin akıntıya kapılması sonucu meydana gelen zararlar müşterek avarya zararı olarak kabul edilemez³³⁸. İradi fedakârlıkta olası kast ile gerçekleştirilen hareketin varlığı da yeterlidir. Örneğin Austin Friars SS Co v. Spillers & Bakers (1915) olayında batma tehlikesine uğrayan bir gemi tersaneye

³³⁴ Kaptanın başka kişilerin verecekleri kararı uygun bulması geniş yorumlanmalıdır. Örneğin donatan veya sigortacının kurtaran ile yaptığı kurtarma sözleşmesinin kaptanca onaylanması yahut kaptanın sigortacı tarafından önerilen önlemleri uygun bulması, uygulanan bu önlemleri denetlemesi veya bu önlemlere katılması bizzat kaptanın kararı sayılır. Açıklama için bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 43 ve s. 46; Fakat kaptan, kararın alınmasını tamamen donatana bırakmışsa ya da alınacak kararı tartışmıyorsa yahut itiraz etse de sonuçta donatanın kararı doğrultusunda hareket ediyorsa bu, müşterek avarya için yeterli değildir. Çünkü bu durum, yükle ilgilileri mağdur etme tehlikesini taşır. Bkz. Ünan, **Güncel Sorunlar**, s. 649.

³³⁵ Tekil, **Müşterek Avarya**, s. 93-94; Benzer olarak bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 46.

³³⁶ Ünan, **Güncel Sorunlar**, s. 650.

³³⁷ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 41; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 23.; Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 40; Belirtmek gerekir ki başvurulacak başka bir yol kalmadığı için kaptanın fedakârlık, davranışını gerçekleştirmesi müşterek avarya için yeterli değildir. Bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 41; Sözer, **Ders Kitabı II**, s.24-25.

³³⁸ Örnekler için sırası ile bkz. Yargıtay TD’ye ait 23 Mayıs 1946 tarih ve 45/2164-46/1342 sayılı karar; Yargıtay TD’ye ait 25 Mayıs 1946 tarih ve 45/1068-46/1343 sayılı karar; Kararlar için sırası ile bkz. Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları**, İstanbul, 1963, not 356 ve 357 (Kararlar). (Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 23 dp. (90)’dan naklen).

götürülmek üzere iken manevra yapan kaptan ve kılavuz, geminin rıhtıma çarpma olasılığını göze almış, gemi rıhtıma çarpmış ve bunun sonucunda gemi ile rıhtım zarar görmüştür. Bu olayda olası kast mevcut olup müşterek avarya için bu kast da yeterlidir³³⁹.

Kaptan, fedakârlık kararını vermek için durumun gereklerine göre diğer gemi adamlarının, donatanın, yük ilgililerinin, sigortacının ve hatta deniz sergüzeştine yabancı kişilerin (liman otoritesi, kurtarma ekipleri vb.) görüşüne başvurabilir. Bu husus ile ilgili olarak İkinci Dünya Savaşı zamanında gerçekleşen bir olay dikkat çekicidir. Olayda Bermuda'dan İngiltere'ye seyir halindeki bir konvoy, ileride düşman savaş gemilerinin görülmesi üzerine Amirallik Dairesinin talimatı sonucu konvoy liderinin verdiği emre uyararak Bermuda'ya geri dönmüştür. Konvoyda iki gemisi bulunan donatan, olay nedeniyle altı gün kaybetmiş ve ekstra yakıt ile kumanya tüketmiştir. Donatan, yapmak zorunda kaldığı masrafların müşterek avarya kapsamında paylaşılmasını talep etmiştir. Kararda York-Anvers Kuralları'nın, üst makamların verdiği kararlara uyulması halini kapsamadığı ve olayda gemi kaptanlarının kararından bahsedilemeyeceği belirtilerek müşterek avaryanın söz konusu olmadığı sonucuna ulaşılmıştır. Gerekçe olarak da bu kararların Kuzey Atlantik Stratejik Planlaması'na ait, önceden kararlaştırılan bir düzenlemeye göre verilmiş kararlar olduğuna dikkat çekilmiş ve yalnızca davacıya ait gemilerin korunmasına ilişkin bir karar olmadığı belirtilmiştir³⁴⁰. Burada sonuç doğru olmakla birlikte gerekçe bakımından konvoydaki gemi kaptanları, Amirallik Dairesi'nin talimatına istinaden konvoy liderinin verdiği emre uymak zorunda iseler bu durumda kaptanın serbest iradesinden bahsedilemeyeceği için müşterek avaryanın da söz konusu olmayacağı sonucuna varılmalıdır³⁴¹.

³³⁹ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 42 ve aynı sayfada dp. (65).

³⁴⁰ Athel Line Ltd. v.Liverpool&London War Risks Association Ltd. 1944. (Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 44 ve aynı sayfada dp. (73).) Aynı olay için bkz. Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 41.

³⁴¹ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 44; Benzer yönde bkz. Baughen, **a.g.e**, s. 310.

(ii) Ortak Çıkar Uğruna Olması

Kaptan tarafından verilen fedakârlık kararının gemi ve yükün karşılaştıkları ortak tehlikeden kurtarılması amacına yönelik olması gereklidir³⁴². Örneğin gemide çıkan yangını söndürmek için ambarlara su basılması, gemi ve yükü korumak amacıyla değil de yangının diğer gemilere yahut liman tesislerine yayılmasını önlemek için ise³⁴³; ya da kurtarma ümidi olmaksızın yanmakta olan gemi ve yük karşısında kaptan, dar su ağzını geçişlere kapatmamak için gemiyi karaya oturtursa³⁴⁴ bu durumlarda fedakârlık gemi ve yükü korumak amacını taşımadığından müşterek avarya söz konusu olmaz.

(iii) Olağanüstü Olması

Müşterek avaryadan söz edilebilmesi için fedakârlık olağanüstü nitelikte olmalıdır. Bu nedenle yolculuğun olağan masraf ve zararları müşterek avarya sayılmaz³⁴⁵. Yüklerin atılması veya geminin karaya oturtulması olağanüstü nitelikteki fedakârlık olarak nitelendirilebilirken³⁴⁶; kılavuz ve liman ücretleri, mevsim itibariyle normal sayılabilecek buz kırdırma ücreti olağan masraf sayılır³⁴⁷.

(iv) Makul Bir Hareket Tarzı Oluşturması

Somut olayda müşterek avaryadan söz edilebilmesi için fedakârlık kararının makul bir hareket tarzı da oluşturması gereklidir. Kaptanın hareket tarzının makul olup olmadığının tespitinde tedbirli bir kaptanın (TTK m.1088) aynı şartlardaki hareketi ölçü alınacaktır³⁴⁸. Fakat acele karar verilmesi gereken büyük tehlike anlarında kaptanın seçtiği hatalı tedbirin değerlendirilmesinde içinde bulunulan koşulların dikkate alınması gerekir. Aksi halde kaptan, ileride yapılacak tenkit ve tutulacağı

³⁴² Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 42; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 24; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 42.

³⁴³ Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 24.

³⁴⁴ Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 42.

³⁴⁵ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 42-43; Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 42; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 383; Yavaşca, **a.g.e.**, s. 78.

³⁴⁶ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 451.

³⁴⁷ Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 43.

³⁴⁸ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 452.

sorumluluğu düşünerek tedbir almada tereddüte düşer ve tehlike önlenemez bir hâl alır³⁴⁹.

(v) Gemi ve Yüğü Tehdit Eden Bir Tehlikeyi Önlemek Amacıyla Verilmesi

Kaptan tarafından verilecek olan fedakârlık kararının gemi ve yüğü tehdit eden bir tehlikeyi önlemeye yönelik olarak verilmesi gerekmektedir. Bu bağlamda ya müşterek tehlikenin gerçekten mevcut olması (objektif kriter) ya da kaptan tarafından tehlikenin mevcut olduğuna kanaat getirilmesi (subjektif kriter) gereklidir. Hangi esasın kabul edileceği, uygulamada farklılık göstermektedir.

İngiliz ve Amerikan hukuklarında objektif kriter esas alınmaktadır³⁵⁰. Bununla birlikte tehlike objektif olarak mevcut ise kaptanın tehlikenin önem ve derecesinde hataya düşmesinin müşterek avaryayı etkilemeyeceği kabul edilmektedir³⁵¹. Türk hukukunda subjektif kriterin (kaptanın tehlikenin varlığına inanması) esas alınması gerektiği öğretide ittifakla kabul edilmektedir³⁵². Subjektif kriterin esas alınması kanaatimizce de isabetlidir. Aksi görüşün kabulü halinde kaptan, fedakârlık tedbirini uygulamakta tereddüt yaşayabilir ve tedbirin alınmasında yaşanan gecikme, telafi edilemeyecek zararların doğmasına sebep olabilir³⁵³. Önemli olan husus kaptanın tehlikenin varlığını değerlendirirken tedbirli bir kaptan (TTK m.1088) gibi hareket etmesidir³⁵⁴. Kaptan, tedbirli bir kaptanın özenini göstermemesi sebebiyle tehlikeyi takdir etmede hataya düşerse bu halde subjektif tehlike şartının varlığından söz

³⁴⁹ Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 44.

³⁵⁰ Bkz. Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 35-36; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 21; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 38-39; Tekil, **Müşterek Avarya**, s. 101; Arıç, **Unsurlar**, s. 648; Bu bağlamda kaptanın kasdî hareketinin gerçek tehlike anında yapılması gerektiği yolundaki görüş için bkz. Baughen, **a.g.e.**, s. 310.

³⁵¹ Bkz. Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 21; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 39.

³⁵² Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 451; Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 36-37; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 38-40; Tekil, **Müşterek Avarya**, s. 101-102; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 21-22; Arıç, **Unsurlar**, s. 648.; Didem Algantürk Light, **York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak)**, 2. Bası, İstanbul, Arıkan, 2006, s. 93. (Müşterek Avarya); Tekil, **Deniz Hukuku**, s.384; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 349 dp. (14); Yavaşca, **a.g.e.**, s. 72-73; Alman ve Fransız hukuklarında da subjektif kriter esas alınmaktadır. Bkz. Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 20-21; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 39; Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 36-37; Tekil, **Müşterek Avarya**, s. 101.

³⁵³ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 39.

³⁵⁴ Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 37; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 39; Sözer, **Ders Kitabı II**, s.21; Yavaşca, **a.g.e.**, s. 73; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 451.

edilemeyecektir³⁵⁵. Örneğin bir olayda karaya oturan geminin kaptanına bölgedeki kılavuz, bu durumun herhangi bir tehlike arz etmediğini ve suların yükselmesiyle geminin yüzeceğini söylemiştir. Kaptan, yapılan bu uyarıyı dinlemeyerek makineleri zorlamış ve makinelerin zarar görmesine yol açmıştır. Bu olayda meydana gelen zararlar ise müşterek avarya kabul edilmemiştir³⁵⁶. Olayda kılavuzun uyarısına rağmen kaptanın tehlikeyi takdir etmede hataya düşmesi, subjektif tehlikenin de varlığına engel olmuştur.

Bu ihtimalde alınan tedbirler, müşterek avarya kabul edilmez. Bu sebeple doğacak zararlardan kaptan -TTK m.1089 gereğince- sorumlu tutulur. Kaptanın kusuru ile verdiği zararlardan, TTK m.1062 hükmü uyarınca donatan ve TTK m.1179 hükümleri uyarınca taşıyan da sorumlu olur³⁵⁷.

b. Kaptanın Müşterek Avaryadaki Diğer Yetki ve Yükümlülükleri

Müşterek avaryada kaptanın fedakârlık kararını vermekten başka yetki ve yükümlülükleri de mevcuttur. Hapis hakkının kullanılması başlıklı³⁵⁸ TTK m.1277'ye göre, garame payları ödenmedikçe yahut TTK m.1201 uyarınca teminat gösterilmedikçe kaptan, garameye katılacak eşyayı teslimden kaçınmakla yükümlüdür. Aksi halde, kaptan da garame payının ödenmesinden şahsen³⁵⁹ sorumlu olur (TTK m.1277/1). Donatanın emrine uyması kaptanı sorumluluktan kurtarmaz, kaptana bu yönde emir veren donatan da gerçekleşen zarardan sorumludur (TTK m.1277/2 ve TTK m.1089/2-3). Bu düzenleme, esasen kaptanın alacaklıların temsilcisi olarak ödeme ve teminat kabul edebileceği varsayımına dayanmaktadır. Uygulamada kaptana ödeme yapılmasına yahut teminat verilmesine rastlamak güçtür³⁶⁰.

³⁵⁵ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 39-40; Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 37; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 21-22.

³⁵⁶ Arseven, **Müşterek Avaryalar**, s. 37; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 40.

³⁵⁷ Sözer, **Ders Kitabı II**, s.22; Yavaşca, **a.g.e.**, s. 73; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 40.

³⁵⁸ Her ne kadar TTK m.1277 hükmünün kenar başlığında “hapis hakkının kullanılması” ifadesi yer alsada kaptanın bu maddeye istinaden eşyayı teslimden kaçınması, gerçek manada bir hapis hakkı (paraya çevirme) niteliğinde değildir. Bu, hapis hakkının içeriğinde var olan alıkoyma hakkına dayanarak teslimden kaçınma niteliği arz eder. Bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 319.

³⁵⁹ TTK m.1277 hükmünde kaptanın “şahsen” sorumlu olacağının belirtilmesi anlamsızdır. Çünkü kaptanın sorumluluğu belirli bir ayın ile (sınırlı ayni) değil tüm malvarlığı iledir. Diğer deyişle kişiseldir. Yalnızca sorumluluğu sınırlama hakkını kullanıp (TTK m.1089/4) fon tesis ederse başlangıçtaki kişisel sorumluluğu, fon ile sınırlı (ayni) sorumluluğa dönecektir. Bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 320.

³⁶⁰ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 319.

Müşterek avarya kapsamında son olarak, eTTK ile TTK arasında konumuzu ilgilendiren bir farklılığa da işaret edilmelidir. Şöyle ki; müşterek avaryada dispeçin yaptırılması eTTK’da kaptana ait bir yükümlülük (eTTK m.1209) iken TTK m.1278 hükmü ile bu yükümlülüğün donatana ait olacağı düzenlenmiştir.

2. Kurtarmada Kaptanın Görev ve Yükümlülükleri

Kurtarma faaliyeti TTK m.1298/1’de “*Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket*” olarak tanımlanmıştır. TTK m.1298/4’te kaptanın³⁶¹ “açık ve makul” karşı koymasına rağmen yürütülen faaliyetlerin kurtarma faaliyeti olarak sayılmayacağı belirtilmiştir. O halde kaptanın kurtarmaya ilişkin olarak sahip olduğu ilk yetkisinin girişilecek faaliyetlere açık ve makul bir şekilde karşı koymak olduğu söylenebilir. Madde metnine göre bu karşı koyma yetkisi kurtarma amacına yönelmiş olan faaliyetleri “kurtarma faaliyeti” olmaktan çıkaracaktır³⁶². Madde gerekçesinde³⁶³ 1298/4/a-c bentlerinin 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (1989 Sözleşmesi) m.17 ve m.19³⁶⁴’dan alındığı belirtilmiştir. Ayrıca 1989 Sözleşmesi’nde bu hallerin kurtarma ücreti ödenmeyecek haller olarak düzenlendiği belirtilmiş ve bu hallerin biraz da pratik bir düşünceyle³⁶⁵ aslında kurtarma faaliyeti oluşturmayacağı ifade

³⁶¹ İlgili faaliyetlere kaptan dışında su aracının maliki yahut araçta bulunmayan ve bulunmuş olmayan eşyanın maliki de açık ve makul olarak karşı koyabilir. Bkz. TTK m.1298/4: “Kurtarma faaliyeti” terimine; a) Su aracının malikinin veya kaptanının yahut araçta bulunmayan ve bulunmuş olmayan eşyanın malikinin açık ve makul olarak karşı koymasına rağmen yürütülen faaliyetler... girmez.”

³⁶² TTK’nın kurtarmaya ilişkin hükümlerine kaynaklık eden 1989 tarihli Londra Konvansiyonu’nda m.19 ile kaptanın (ve maddede sayılan diğer kişilerin) kurtarma faaliyetini açık ve makul bir şekilde yasaklamasına rağmen faaliyetin devamı halinde ücret ödenmeyeceği ifade edilmiştir. Öte yandan 6102 sayılı TTK ‘nın hazırlanması için oluşturulan komisyonun “kurtarma ücreti ödenmeyecek olan hallerin aslında kurtarma faaliyetinden sayılmayacağı” yolundaki görüşü sonucunda, karşı koymaya ilişkin bu düzenleme TTK’da kurtarma faaliyeti sayılmayan haller arasında düzenlenmiştir. Bkz. Kerim Atamer, “1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma”, **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan**, 1. Cilt, İstanbul, Vedat, 2007, (s. 807-891), s. 837 (Kurtarma).

³⁶³ Gerekçe için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

³⁶⁴ 1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi m.19 şöyledir: “*Araç malikinin, kaptanın veya araçta bulunmayan ve bulunmamış olan tehlike altındaki diğer eşyanın malikinin, açık ve makul suretteki yasağına bakılmaksızın verilen hizmetler, bu Sözleşme kapsamındaki bir ödemeye sebebiyet vermez.*”

³⁶⁵ Nitekim TTK m.1298 hükmü gerekçesindeki “...Burada düzenlenen hallerde, 1910 Sözleşmesinin 3 ve 4 üncü maddeleri, 6762 sayılı Kanunun 1224 üncü maddesi ve 1989 Sözleşmesinin 19 ve 17 inci maddeleri uyarınca “kurtarma ücreti ödenmez”. Öyleyse bu hallerde, aslında bir “kurtarma faaliyeti” yapılmış değildir. **Dolayısıyla bu halleri, önce kurtarma faaliyetine dahil sayıp, ardından bunlar için ücret ödenmeyeceğini bildirmek yerine, doğrudan “kurtarma faaliyeti”nin dışına çıkartmak uygun görülmüştür.**” ifadesi ve özellikle son cümle bu düşünceyi desteklemektedir.

edilmiştir. Fakat ücretin kurtarma faaliyetinin unsuru değil, sonucu olması dikkate alındığında hükmün ifadesinin yerinde olmadığı söylenebilir³⁶⁶. 1989 Sözleşmesi'nin Türkiye açısından yürürlüğe girdiği³⁶⁷ göz önüne alındığında bu sözleşme ile TTK hükümleri arasında farklılık olması da sakıncalıdır³⁶⁸. Bu sebeple kaptanın açık ve makul karşı koymasına rağmen girişilecek faaliyetlerin kurtarma sayılacağı, buna karşılık ücrete hak kazandırmayacağı neticesine ulaşılmalıdır³⁶⁹.

Tehlikeyle karşılaşılması halinde, içinde bulunulan durumdan kendi imkanlarıyla kurtulup kurtulamayacağını herkesten önce kaptan değerlendirecektir³⁷⁰. Geminin kendi imkanları ile tehlikeyi aşabilecek halde olması yahut yapılan anlaşmaya istinaden yardım amacıyla başka bir geminin gelmekte olması ve bu yardım

³⁶⁶ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 468.

³⁶⁷ İlgili Sözleşmeye katılmamızın uygun bulunduğuna ilişkin 6480 Sayılı kanun 29.05.2013 T. ve 28661 S. RG'de; 05.05.2014 ve 2014/6336 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ve Sözleşmenin İngilizce-Türkçe metinleri ise 24.05.2014 T. ve 29009 S. RG'de yayımlanmıştır. Sözleşme Türkiye bakımından 27.06.2015 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Yürürlük tarihi için Bkz. STATUS OF IMO TREATIES Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, 04 August 2021, s.480. (<https://www.wcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>); TTK'nın 1298 ile 1319 maddelerine ilişkin genel açıklamalarda bu Sözleşmenin hazırlanmasına sebep olan teknik ve hukuki ihtiyaçların Türk karasuları için de geçerli olduğu belirtilmiş ve Türk karasularında gerçekleşen "Independenta" (1979), "Nassia" (1994), "TPAO" (1997) ve "Volgoneft 247" (1999) gibi vahim tanker kazalarının, nitelikli kurtarma hizmetlerinin önemini ortaya koyduğuna dikkat çekilmiştir. TTK'nın 1298 ile 1319 maddelerine ilişkin genel açıklamalar için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

³⁶⁸ Bu arada belirtmek gerekir ki 1989 Sözleşmesi'nin uygulama alanı oldukça geniştir. Sözleşmenin uygulama alanına ilişkin "Sözleşmenin Uygulanması" başlıklı 2. madde şöyledir: "Bu sözleşme, bir Taraf Devlette bu Sözleşme'de ele alınan hususlara ilişkin adli dava açılması veya tahkim yoluna başvurulması halinde uygulanır."; Sözleşmenin uygulamasına ilişkin bu hüküm, 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'nin m.15/1 hükmünden alınmıştır. Sözleşmenin lex fori uygulanmasını kabul eden bu hükümle uygulama alanının geniş tutulması amaçlanmıştır. Böylelikle 1989 Sözleşmesi, diğer şartların varlığı halinde, kurtarma uyumsuzluğunda yabancılık unsuru bulunmasa dahi doğrudan uygulanacaktır. Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Atamer, **Kurtarma**, s. 832 vd.; İsmail Demir, **1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma**, Ankara, Turhan, 2010, s. 59 vd. (Kurtarma); Bununla birlikte ülkemiz 1989 Sözleşmesi'ne çekince ile katılmıştır. Bu nedenle sözleşmenin ülkemiz bakımından uygulanmasına ilişkin olarak bu çekincenin de dikkate alınması gereklidir. Ülkemiz 1989 Sözleşmesi'ne şu çekince ile taraf olmuştur: "Türkiye Cumhuriyeti, "1989 Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi"nin 30.maddesinde sözü edilen durumlarda sözleşmenin hükümlerini uygulamama hakkını saklı tutar."

³⁶⁹ Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 534 ve s. 545; Benzer yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 468; Ağır ve yaşam tehlikesi bulunan durumlarda kaptanı etkisiz hale getirip kurtarma faaliyetine girişmek kanuni bir yükümlülüktür. Nitekim DCMKK m.14'te kaptana denizde can tehlikesine uğrayan kişilere düşman bile olsa yardım ödevi yüklenmiştir. Kaptanın karşı çıkmasına uyararak can kurtarmayan kaptan suç işlemiş olur. Bkz. Yavaşca, **a.g.e**, s. 46; Demir, **Kurtarma**, s. 33 dp. (101).

³⁷⁰ Rayegân Kender, **Denizde Kurtarma ve Yardım (1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre)**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1962, s. 32(Kurtarma); Demir, **Kurtarma**, s. 33.

ulaşıncaya kadar da beklenebilecek olması gibi durumlar makul karşı koyma nedenlerine örnek teşkil eder³⁷¹. Tecrübeli ve tedbirli bir kaptanın aynı şartlar altında yardımı kabul etmesi muhakkak ise bu karşı koyma makul olmaz³⁷².

Kurtarmada kaptanın diğer yetkisi kurtarma sözleşmesi yapmaktır. Belirtmek gerekir ki kurtarma sözleşmesinin yapılması için herhangi bir özel şekil şartı yoktur³⁷³. Dolayısıyla sözleşme yazılı yahut sözlü olarak yapılabileceği gibi kurtaranın yaptığı kurtarma teklifinin kaptan tarafından zımnen kabulü (kurtaranla doğrudan iş birliğine girişmesi gibi) ile de kurulabilir. Uygulamada kurtarma sözleşmeleri standart sözleşmelerle yapılmaktadır^{374 375}.

Şartlar gerektirdiğinde kurtarma sözleşmesi yapmak, yolculuğu salimen bitirme yükümlülüğü altında olan kaptanın bir görevidir³⁷⁶. TTK m.1300³⁷⁷ hükmü uyarınca kaptan, kurtarma sözleşmesini araç maliki ve araçta bulunan şeylerin maliki adına yapmaya yetkilidir. Bu yetki, tahkimi ve yetkili mahkemeyi kararlaştırmayı da kapsamaktadır. Hükümde geçen “araçta bulunan şeyler” ifadesi taşınan yükten daha geniş bir kapsam öngörmektedir. Bu kapsama, gemideki yükün yanı sıra “konteyner,

³⁷¹ Yavaşca, **a.g.e.**, s. 45.; Demir, **Kurtarma**, s. 33.

³⁷² Kender, **Kurtarma**, s. 33; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 535.

³⁷³ Demir, **Kurtarma**, s. 129. eTTK ve 1910 Tarihli Brüksel Sözleşmesi bakımından aynı yönde bkz. Göknıl, **a.g.e.**, s. 365; Kender, **Kurtarma**, s. 81; Fahiman Tekil, **Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım (Enternasyonal ve Milli Hukuk)**, İstanbul, Kutulmuş, 1966, s.188 (Kurtarma).

³⁷⁴ Kender, **Kurtarma**, s. 81-82.

³⁷⁵ Kurtarma hizmetleri, yapılan faaliyetin çoğu kez aciliyet gerektirmesi dolayısıyla uzun sözleşme görüşmelerine imkân vermez. Bu nedenle uygulamada kurtarma sözleşmeleri standart sözleşmelerle akdedilmektedir. Bu standart sözleşmelerden Lloyd's Open Form (LOF) ve Türk Tipi Kurtarma Sözleşmesi'ne (TOF) ilişkin bilgi için bkz. Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 574-575; Nazlı Selek, **6102 Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri**, 1. Baskı, İstanbul, 12 Levha, 2015, s. 51 vd.; Lloyd's Open Form (LOF)'a ilişkin bilgi için ayrıca bkz. Demir, **Kurtarma**, s. 139 vd.

³⁷⁶ Kender, **Kurtarma**, s. 80-81; Demir, **Kurtarma**, s. 134.

³⁷⁷ Bu hüküm, 1989 Sözleşmesi'nin 6. Maddesinin ikinci fıkrasından alınmıştır. Fakat Sözleşmenin bu hükmünde kurtarma sözleşmesi yapma yetkisinin tahkimi kararlaştırmayı veya yetki sözleşmesi yapmayı içerip içermediği konusunda bir açıklık yoktur. Fakat TTK m.1300 hükmü ile bu konuda 1989 Sözleşmesinden daha geniş bir yetki açıkça öngörülmüştür. Bu husus TTK M.1300 gerekçesinde: “Kurtarma sözleşmelerinin akdinde, temsil yetkisinin kimlere ait olduğu ve kapsamı, uygulamada tereddütlere yol açmaktadır. 1989 Sözleşmesinin 6 ncı maddesinin ikinci fıkrası, bu hususta açık kurallar koymuştur. Ne var ki, temsil yetkisinin kapsamına yetki sözleşmesi yapmanın veya tahkim şartı kararlaştırmanın girip girmediği, buna rağmen tartışmalı kalmıştır. Bu sebeple, 1989 Sözleşmesinin 6 ncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan kurallar Tasarının 1300 üncü maddesine iktibas edilirken, kaptanın bu yetkileri haiz olduğunun da tasrih edilmesi gerekmektedir.” denilmekle ifade edilmiştir. Gerekçe için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

yakıt, adi veya finansal kiralamaya konu eşya” da girmektedir³⁷⁸. Dolayısıyla kaptan, gemideki tüm eşyanın maliki adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir. Gemideki yük maliki adına kaptanın kurtarma sözleşmesi yapabilmesi bakımından, yük için bir navlun sözleşmesinin yapılmamış olması önem arz etmez. Bu sebeple taşıyana ait olan veya ücretsiz taşınan veya kaptanın haberi olmaksızın gemiye getirilen yük malikleri adına da kaptan kurtarma sözleşmesi yapabilir³⁷⁹. Esasen TTK m.1300 hükmü olmasaydı dahi kaptan, TTK m.1104 (eTTK m.987) ve m.1112 (eTTK m.995)’ye istinaden donatan ve yükle ilgililer adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir³⁸⁰. Öte yandan bu düzenleme ile TTK m.1089 (eTTK m.973) ve TTK m.1112 (eTTK m.995) lafzı kapsamında yükle ilgili sayılamayan³⁸¹ “konteyner, yakıt, adi veya finansal kiralamaya konu eşya” maliklerinin de temsil yetkisi kapsamına girdiğine ve bu yetkinin tahkimi kararlaştırmayı veya yetki sözleşmesi yapmayı da içereceğine açıklık getirilmiştir.

Kaptan, sevk ve idaresini üstlendiği su aracının³⁸² maliki adına da kurtarma sözleşmesi yapabilecektir. Araç maliki kavramı, donatanı (TTK m.1061/1) kapsadığı

³⁷⁸ Atamer, **Kurtarma**, s. 853; Selek, **a.g.e**, s. 45-46. 1989 sözleşmesi m.6 bakımından bu yetkinin kargo, yakıt ve konteyner malikleri adına kurtarma sözleşmesi yapabilmeyi de içereceğine ilişkin olarak bkz. John Reeder (ed.), **Brice on Maritime Law of Salvage**, 5th Edition, London, Sweet&Maxwell, 2011, s. 333; Kurtarmaya konu yük bakımından benzer yönde bkz. Demir, **Kurtarma**, s. 85.

³⁷⁹ Kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisi bakımından aynı yönde bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196.

³⁸⁰ Kender, **Kurtarma**, s.80 dp. (58) ve s. 81; Atamer, **Kurtarma**, s.852; Fakat bu kapsamdaki bir (kanundan doğan) kurtarma sözleşmesi yapma yetkisinin tahkimi kararlaştırmayı içerip içermeyeceği tartışmalıdır. Bu (kanundan doğan) yetkinin tahkim şartını içermeyeceğine ilişkin olarak bkz. Sözer, **Ders Kitabı II**, s.558; Bu yetkinin tahkim şartını da içereceğine ilişkin olarak Yargıtay TD’ye ait E: 58/1338, K: 3049 Sayılı kararında “...kaptan, kanundan doğan bir temsil salahiyetine istinaden, kurtarma mukavelesine tahkim şartı da dercedebilir.” denilmiştir. Yargıtay’ın bu kararının yerinde görüldüğü aksi görüş için bkz. Kender, **Kurtarma**, s. 97-98. ve s. 97 dp. (8)’de yer alan Temyiz Mahkemesinin TD’ye ait E: 58/1338, K: 3049 Sayılı kararı.; Yine aynı Yargıtay kararının yerinde görüldüğü görüş ve bu Yargıtay kararının daha geniş metni için bkz. Tekil, **Kurtarma**, s. 186.

³⁸¹ Atamer, **Kurtarma**, s. 853.

³⁸² Su aracı terimi, her türlü gemiyi ve seyrüsefere elverişli yapıyı kapsamaktadır (TTK m.1298/2). Tanımda yer alan “her türlü gemi” ibaresi dikkate alındığında -ticaret gemileri ve TTK m.935/2-a ve b hükümlerinde sayılan gemiler de dahil olmak üzere- TTK m.931/1 anlamında her gemi; türü, kullanım amacı ve kullanıldığı yer (deniz/içsu) önem arz etmeksizin tanım kapsamında su aracıdır (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 466; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 512 - 513.) . Seyrüsefere elverişli yapı ise TTK m. 931/1’deki gemi tanımı dışında kalan ve fakat suda hareketi mümkün olan yapıdır; gemiden farklı olarak suda hareket etmesini gerektiren amaca tahsis şartı değildir (Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 517; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 466 – 467; Selek, **a.g.e**, s. 19). Kaldı ki bu yapı suda hareketi gerektiren amaca tahsis edilmiş ise TTK m. 931/1 anlamında gemi sayılacaktır. Yukarıda da belirtildiği üzere kaptanın su aracının maliki adına kurtarma sözleşmesi yapabilmesi için o su aracının sevk ve idaresi ile görevlendirilmiş olması gereklidir.

gibi kendisinin olmayan gemiyi suda kendi adına kullanan kişi olan işleteni (TTK m.1062/2) de kapsar. Dolayısıyla kaptan, işleteni temsilen kurtarma sözleşmesi yapabilir³⁸³. Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma konusundaki temsil yetkisi, bağlama limanı ile sınırlı tutulmadığından kaptan, bağlama limanında dahi kurtarma sözleşmesi yapabilecektir³⁸⁴. Bu hükümle kaptana verilen yetki, kurtarma sözleşmesi ile sınırlı olduğundan (müstakil olarak) çevrenin temizlenmesine ilişkin yapılacak bir sözleşme, bu hükmün dışında kalacaktır³⁸⁵.

1989 Sözleşmesi m.6 hükmünde, kaptanın araç maliki ve araçtaki eşyaların maliki adına kurtarma sözleşmesi yapabileceği düzenlenmiştir³⁸⁶. Fakat bu yetkinin tahkimi kararlaştırabilmeyi yahut yetki sözleşmesi yapabilmeyi de içerip içermediğine ilişkin bir açıklık yoktur. Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapabilme yetkisini düzenleyen TTK m.1300'de ise bu yetkinin tahkimi kararlaştırmayı ve yetki sözleşmesi yapmayı içereceği açıkça hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla Türkiye açısından yürürlük kazanmış bulunan 1989 Sözleşmesi ile TTK 1300 hükmü arasında bir uyumsuzluk ortaya çıkmıştır³⁸⁷. Bu uyumsuzluğa rağmen TTK m.1300 hükmüyle kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisinin tahkimi kararlaştırmayı ve yetki sözleşmesi yapabilmeyi de içereceğinin açıkça düzenlenmesi uygulamadaki

³⁸³ Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 559. Yazar Bare-Boat Charter veya Charter With Demise şeklindeki sözleşmelerin de kira sözleşmesi niteliğinde olduğunu belirterek bu tip chartererlerin de işleten sıfatını haiz olduğunu belirtmiştir. Bu sebeple yazar, kaptanın bu tip chartererler adına da kurtarma sözleşmesi yapabileceğini ifade etmektedir.; Demir, **Kurtarma**, s. 138.

³⁸⁴ Kaptanın gemi maliki adına kurtarma sözleşmesi yapabileceğine ilişkin TTK m.1300 hükmü gibi açık bir düzenlemenin bulunmadığı eTTK döneminde, kaptanın bağlama limanında kurtarma sözleşmesi yapamayacağı kabul edilmekteydi. Bkz. Kender, **Kurtarma**, s. 81.

³⁸⁵ Reeder, **a.g.e.**, s. 333; Demir, **Kurtarma**, s. 139; Selek, **a.g.e.**, s. 46.

³⁸⁶ Kaptanın yük ilgilileri adına kurtarma sözleşmesi yapabileceğini açıkça öngören 1989 Sözleşmesi m.6/2 düzenlemesinin öncesinde, İngiliz hukukunda kurtarmada yük ilgililerini yetkisi “zorunluluk temsili” (*agency of necessity*) prensibine dayanmaktaydı. Bu esasa göre kurtarma sözleşmesi için kaptanın yük ilgililerini temsil bakımından genel bir yetkisi bulunmamakta; bu yetki ancak durumun “zorunluluk temsili” teşkil etmesi halinde söz konusu olmaktadır. Kurtarmayı gerekli kılan bir tehlike durumu, -yük maliklerinin talimatlarını almanın makul olarak uygulanamaz olması gibi- yük malikleriyle iletişimdeki zorluklarla birlikte “zorunluluk temsili”ni ortaya çıkarır. Buna ek olarak kaptanın fiilleri, yükün selameti için iyi niyetli ve kurtarma sözleşmesinin akdinde makul olmalıdır. Bkz. Michael Tsimplis, “The Liabilities of The Vessel”, **Maritime Law**, Ed. Yvonne Baatz , Fourth Edition, Oxon, 2018, (s. 232-313), s.250 dp. (135).; Zorunluluk temsili (*agency of necessity*) için ayrıca bkz. Demir, **Kurtarma**, s. 134-136.

³⁸⁷ 1989 Sözleşmesi ve TTK m.1300 hükmü arasındaki bu farklılık, bu durumun milli hukuk ve zikredilen Sözleşme arasında ciddi bir çelişki oluşturduğu gerekçesiyle öğretide eleştirilmiştir. Bkz. Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 561-562.

ihtiyaçlara³⁸⁸ cevap vermesi bakımından yerindedir³⁸⁹. Nitekim kaptanın yapacağı sözleşmede yetki ve tahkimi kararlaştıramayacağının kabul edilmesi, kurtarma faaliyetinin ihtiyaçları ile bağdaşmaz. Ayrıca kurtarma faaliyetinin tahkim ve yetki şartını içeren standart sözleşmelerle yapılması ihtimali, kaptanın bu şartlara ilişkin onay alması için maliklere başvurusunu gerekli kılar. Bu sebeple yaşanacak gecikmenin suda tehlikeye uğramış eşya ve su aracının selameti bakımından yaratacağı sakınca açıktır³⁹⁰. Dolayısıyla düzenlemenin yerinde olduğu ifade edilmelidir.

Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisinin sınırlandırılıp sınırlandırılmayacağı tartışmalıdır. Bir görüşe göre tehlike anında kurtarma sözleşmesi yapma konusunda kaptanın yetkisi donatan tarafından sınırlandırılmaz; zira bu yetki kanun tarafından kaptana sadece donatanın menfaatlerini korumak için değil, aynı zamanda gemideki can ve malların emniyeti için verilmiştir³⁹¹. Diğer bir görüşe göre kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisinin sınırlandırılması mümkündür³⁹². Bu görüşe göre normal şartlar altında kurtaranın bu tür bir sınırlandırma hakkında bilgi sahibi olması beklenemez. Dolayısıyla kurtarmanın kendine has dinamikleri ile hayatın normal akışı ve kaptanın kanuni temsil yetkileri göz önüne alındığında sınırlandırmayı bilmeyen (veya bilecek durumda olmayan) kurtaranla kaptanın yapacağı kurtarma sözleşmesi geçerli sayılmalıdır³⁹³. Kanaatimizce kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi sınırlanabilir. Zira öncelikle bu yetki, araç malikinin yanı sıra araçtaki eşya maliklerinin menfaatini de korumakta ve bu kişiler aynı zamanda yükümlülük altına girmektedir (TTK m.1306).

³⁸⁸ Kurtarma konusunda tahkimin oldukça rağbet gördüğüne ve bunun sebeplerine ilişkin olarak bkz. Kender, **Kurtarma**, s. 96-97.

³⁸⁹ Aynı yönde bkz. Demir, **Kurtarma**, s. 133 dp. (409); Selek, **a.g.e.**, s. 46; Kaptana tahkim ve yetki sözleşmesi yapabilme yetkisi verilmesinin hatalı olduğu yönünde aksi görüş için bkz. Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 558 ve s. 561-562; Bu şekilde açık bir düzenlemenin olmadığı eTTK döneminde kurtarma sözleşmesi yapabilme yetkisinin tahkimi kararlaştırmayı da içereceği kabul edilmekteydi. Bkz. Kender, **Kurtarma**, s. 97-98. ve s.97 dp. (8)'de yer alan kaptanın kurtarma sözleşmesine tahkim kaydı koyabileceğine ilişkin Temyiz Mahkemesinin TD'ye ait E: 58/1338, K: 3049 Sayılı kararı.; Yine aynı Yargıtay kararının yerinde görüldüğü görüş ve bu Yargıtay kararının daha geniş metni için bkz. Tekil, **Kurtarma**, s. 186.

³⁹⁰ Selek, **a.g.e.**, s. 46.

³⁹¹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 357.

³⁹² Demir, **Kurtarma**, s. 137; Selek, **a.g.e.**, s. 46-47; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 560.

³⁹³ Demir, **Kurtarma**, s. 137; Aynı yönde bkz. Selek, **a.g.e.**, s. 46-47; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 560.

Bu sebeple, kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisini sınırlandırabileceğini kural olarak kabul etmek gerekir. Fakat kaptanın bu yetkisi, aynı zamanda kaptanın can ve mal emniyetini sağlama yükümlülüğünü de ilgilendirdiğinden, bu sınırlamanın bazı hallerde geçerli olmayacağı kabul edilmelidir. Örneğin uğranılan tehlike araç ve eşya malikinin talimatını almaya imkân bırakmayacak derecede ciddi ise kaptanın temsil yetkisi sınırlandırılmaz. Bununla birlikte, talimat alınması mümkün olan hallerde kaptanın sınırlandırmaya uyması gerekecektir. Aksi halde, her ne kadar yapılan kurtarma sözleşmesi geçerli sayılacaksa da kaptan, donatana ve yük malikine karşı sorumlu olur³⁹⁴.

Tehlike altındaki araç maliki, kaptan ve diğer eşyanın maliki TTK m.1303/2 hükmü gereğince “...kurtarma faaliyeti sırasında, kurtaranla her bakımdan işbirliği yapmakla; bu yükümlülüğü yerine getirirken, çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gerekli özeni göstermekle; kurtaran makul bir istemde bulunduğu, emniyet altına alınmış olan aracı veya diğer eşyayı, teslim almakla” yükümlüdür. Kaptan, bu iş birliğini diğer gemi adamları ile birlikte sağlayacaktır. Kaptanın ve diğer gemi adamlarının bu yükümlülüğü, donatanla aralarındaki hizmet sözleşmesinden kaynaklanmaktadır³⁹⁵. Bu yükümlülük kapsamında önlenmesi ve sınırlandırılması için özen gösterilmesi gereken çevre zararı ise aynı maddenin üçüncü fıkrasında “kirlenme, bulaşma, yangın, patlama veya benzeri önemli olayların, kıyı sularında ve ona bitişik bölgelerde insan sağlığına veya deniz canlılarına ya da kaynaklarına verdiği ağır maddi zarar” olarak ifade edilmiştir.

Kaptanın kurtarmadaki diğer bir yükümlülüğü TTK m.1317’de düzenlenmiştir. İlgili hükme göre “Her kaptan, aracını ve araçta bulunan kişileri, ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorundadır. Aracın maliki, kaptanın sadece bu yükümlülüğünü ihlal etmesinden dolayı sorumlu olmaz.” Esasen bu hüküm bir özel hukuk düzenlemesi değil, bir kamu hukuku düzenlemesidir³⁹⁶. Bu hükmün TTK’da yer alması, aynı

³⁹⁴ Demir, **Kurtarma**, s. 137; Selek, **a.g.e**, s. 46-47.

³⁹⁵ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 469.

³⁹⁶ Atamer, **Kurtarma**, s. 879-880; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 479.

hususla düzenleyen DCMKK m.14³⁹⁷ hükmünün mevcut olduğuna ve DCMKK'daki bu hükme aykırılığın da yalnızca kaptanın cezai sorumluluğunu gerektireceğine işaret edilerek öğretilde eleştirilmiştir³⁹⁸.

3. Çatmada Kaptanın Görev ve Yükümlülükleri

Çatma, iki ya da daha fazla sayıda geminin çarpışmasıdır (TTK m.1286/1). TTK m.1295'te "kaptanın yardım görevi ve yerine getirilmemesinden donatanın sorumsuzluğu" hükmüne bağlanmıştır. Buna göre, bir çatmadan sonra her geminin kaptanı, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi bir tehlikeye atmaksızın mümkün olması şartıyla diğer gemiye, gemi adamlarına ve yolculara yardım etmekle yükümlüdür (TTK m.1295/1)³⁹⁹. Görüldüğü gibi çatma sonrasındaki yardım yükümlülüğünden bahsedilebilmesi için öncelikle diğer geminin, gemi adamlarının yahut yolcularının yardım ihtiyacı bulunmalıdır. İkinci olarak ise kaptan kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi bir tehlikeye atmadan bu yardımı yapabilecek durumda olmalıdır.

Yardım ihtiyacının olup olmadığı somut olayın koşullarına göre kaptan tarafından belirlenecektir. Yardım yükümlülüğünün doğması için diğer geminin kaptanının yardım talebinde bulunması aranmayacağı gibi yardıma ihtiyacı olmadığını belirtmesi de bu yükümlülüğü tek başına ortadan kaldırmaz⁴⁰⁰. Zira yardım ihtiyacının varlığına ilişkin değerlendirme, somut olayın koşullarına göre objektif kriterle yapılacaktır. Burada esas alınması gereken objektif kriter tedbirli bir kaptanın göstereceği özendir (TTK m.1088). Dolayısıyla ancak tedbirli bir kaptanın, aynı şartlar

³⁹⁷DCMKK m.14 şöyledir: "Her kaptan, denizde, can tehlikesine uğramış olarak rastgeldiği kimselere, düşman bile olsa, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın elinden gelen her yardımı yapmakla ödevlidir." Ayrıca bu yükümlülüğünün ihlali halinde DCMKK m.24'te belirtildiği üzere ilgili kaptan Türk Ceza Kanunu m. 98 hükmüne göre cezalandırılır. Türk Ceza Kanunu'nun m.98/2 hükmüne göre ise yardım yükümlülüğünün yerine getirilmemesi sebebiyle kişinin ölmesi halinde, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

³⁹⁸ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 479.

³⁹⁹ Yardım yükümlülüğünün ihlali halinde DCMKK m.24'te belirtildiği üzere ilgili kaptan Türk Ceza Kanunu m. 98 hükmüne göre cezalandırılır. Türk Ceza Kanunu'nun m.98/2 hükmüne göre ise yardım yükümlülüğünün yerine getirilmemesi sebebiyle kişinin ölmesi halinde, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezasına hükmolunur.

⁴⁰⁰ Aynı yönde bkz. Topsoy, **Çatma**, s. 381; Aksi yönde bkz. Francesco Berlingieri, **International Maritime Conventions: Volume 2 (Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction)**, Cilt 2, New York, Informa, 2015, s. 28. Yazar, diğer geminin kaptanının yardıma ihtiyacı olmadığını söylemesi halinde, yardım yükümlülüğünün doğmayacağını ifade etmektedir.

altında yardım ihtiyacının var olmadığı kanaatine ulaşacağı söylenebilecekse yardım yükümlülüğünden bahsedilemez.

Yardım yükümlülüğünden bahsedebilmek için ikinci şart kaptanın kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi bir tehlikeye atmadan yardım yapabilecek durumda olmasıdır. Bir batma tehlikesi halinde kaptanın ilk görevi, gemisindeki insanların yaşamını kurtarmaktır⁴⁰¹. Dolayısıyla diğer gemiye yardım etmeden önce kaptan ilk olarak kendi gemisindeki can emniyetini sağlamalıdır. Yardım ihtiyacının tespitinde kullanılan objektif kriter, kaptanın kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi bir tehlikeye atmadan yardım yapabilecek durumda olup olmadığı değerlendirmesinde de esas alınmalıdır⁴⁰². Dolayısıyla aynı şartlar altında tedbirli bir kaptanın kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi tehlikeye atmadan diğer gemiye yardım edemeyeceği kanaatine varacağı söylenebilirse yine yardım yükümlülüğünden bahsetmek mümkün olmaz.

Kaptanın çatma sonrasında diğer bir yükümlülüğü, yardım ihtiyacı kalmadığına tam olarak kanaat getirinceye kadar gemisini olay yerinden ayırmamaktır (DCMKK m.10/1). Ayrıca kaptan, mümkün olması halinde, diğer gemiye kendi gemisinin adını, geldiği ve gideceği limanları bildirmekle yükümlüdür (TTK m.1295/2)⁴⁰³. Bu sayede çatışan gemilerin kimliği saptanacak, böylece geminin teminat için tutulabilmesine ve çatma sebebiyle oluşan zararın tespitine olanak sağlanacaktır⁴⁰⁴. Hükümde belirtilen bilgilerin telsiz, e-posta yahut flama dahil her türlü iletişim vasıtasıyla karşı gemiye bildirilmesi mümkündür. Ayrıca, bu bilgilendirme yükümlülüğünün bizzat kaptan tarafından yapılması gibi bir zorunluluk yoktur. Gemi adamlarından birinin hatta çatmadan haberdar olan donatanın, bu bilgileri diğer gemi donatanına bildirmesi ile bu yükümlülük yerine getirilmiş sayılır⁴⁰⁵.

⁴⁰¹ Berlingieri, **a.g.e.**, s. 28.

⁴⁰² Bu değerlendirmenin somut olayın tüm koşulları dikkate alınarak denizcilik kurallarına göre objektif olarak yapılması gerektiği konusunda bkz. Topsoy, **Çatma**, s. 381.

⁴⁰³ Bilgilendirme yükümlülüğünün yerine getirilmemesi halinde gemi kaptanına beş bin Türk Lirasından yirmi beş bin Türk Lirasına kadar idari para cezası verilir (DCMKK m.23/1).

⁴⁰⁴ Berlingieri, **a.g.e.**, s. 28.

⁴⁰⁵ Topsoy, **Çatma**, s. 384. Yazar, otomatik tanımlama sistemi (AIS) vasıtasıyla gemilerin belli bir mesafedeki yaklaşan, uzaklaşan veya demirleyen gemiler hakkında her türlü bilgiyi o gemiyle iletişime

Kaptanın TTK m.1295 hükmünde öngörülen çatma sonrasında yardım ve bilgilendirme yükümlülüğünü yerine getirmemesinden dolayı donatanın sorumlu tutulması mümkün değildir (TTK m.1295/3)⁴⁰⁶.

G. Kaptanın Diğer Yetki ve Görevleri

1. Donatana Karşı Görevleri

Kaptan, donatana yapılan yolculukla ilgili bilgi vermekle yükümlü olduğu gibi donatanın talimatlarını da yerine getirmelidir. Bu husus TTK m.1110⁴⁰⁷, da açıkça düzenlenmiştir. Buna göre kaptan; geminin durumu, yolculuk sırasında meydana gelen olaylar, yaptığı sözleşmeler ve açılan davalar hakkında donatana düzenli şekilde bilgi vermekle yükümlüdür (TTK m.1110/2). Nitekim donatanın temsilcisi konumunda olan kaptan, yolculuk boyunca birçok hukuki işlemi donatan adına yapabilecek ya da donatanı temsilen kendisine donatan hakkında hukuki sonuç doğuracak bildirimler yapılabilecektir.

Kaptanın donatana karşı olan bir diğer yükümlülüğü, donatanın talimatlarına uymaktır. Kaptan, donatanın vereceği talimata, gemicilik tekniğine ilişkin olmadıkça veya kaptanı haksız fiil işlemeye yöneltmedikçe⁴⁰⁸ uymakla mükelleftir. Ancak kaptanın, donatanın talimatına mutlak şekilde uymakla yükümlü olduğunu kabul etmek yerinde değildir. Kaptan, donatanın durumun özel şartlarını bilmesi halinde

geçmeksizin elde edebileceğine işaret etmiştir. Bununla birlikte özellikle çatma davası için gerekli bu bilgilerin bizzat muhataplar tarafından verilmesinin süreci kısaltacağını da belirtmiştir. Bkz. **a.e**, s. 384-385.

⁴⁰⁶ Belirtmek gerekir ki kaptanın TTK m.1295 hükmünde belirtilen yükümlülükleri DCMKK m.10 hükmü ile düzenlenmiştir. TTK m.1295/3 hükmünde, DCMKK m.10 hükmüne ek olarak, kaptanın maddede zikredilen yükümlülüklerini ihlal etmesi halinde donatanın sorumluluğunun söz konusu olmayacağı düzenlenmiştir. Hukukumuzda kaptanın söz konusu maddelerde düzenlenen yükümlülüklerini ihlal etmesi halinde donatanın sorumlu olacağını öngören bir düzenleme olmadığına ve DCMKK m.24 hükmünde kaptan için cezai sorumluluk öngörüldüğüne göre TTK m.1295 hükmünün varlığı gereksizdir. Açıklama için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 462.

⁴⁰⁷ TTK m.1110'daki hususlar, kaptanın kanuni olarak sahip olduğu donatanı temsil yetkisini kullanırken donatanla arasındaki iç ilişkiyi düzenlemektedir. Ayrıca maddede kaptanın bir hakkı görülmediği gibi madde başlığındaki “donatana karşı yükümlülük” ibaresi de TTK m.1089'dan sonra gelen “C. (Kaptanın) Görevleri” üst başlığı karşısında tereddüte sebebiyet verebilecektir. Tüm bu nedenlerle TTK m.1110 hükmünün “kaptanın donatana karşı hak ve yükümlülükleri” şeklindeki madde başlığının “Kaptanın temsil yetkisinin donatana karşı hükümleri” veya “Kaptan ile donatan arasındaki ilişkide temsil yetkisinin kullanılması” olarak düzeltilmesi önerilmiştir. Bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 473-474.

⁴⁰⁸ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 343; Hikmet Belbez, “Kaptanın Temsil Salahiyeti”, **Adliye Ceridesi**, Otuz İkinci Sene – 1. Sayı, Ankara, 1941, (s. 13-26), s. 23.

verdiği talimat veya emirden döneceğine kanaat getiriyorsa talimattan ayrılabilir. Hatta tedbirli bir kaptanın davranışı bunu gerektiriyorsa buna mecburdur⁴⁰⁹.

İşaret edilmelidir ki kaptan, önemli işlerde donatandan talimat almak zorunluluğu altındadır. Ayrıca kaptan; TTK m.1105'te düzenlenen hallerde -ki bu maddede kredi işlemleri düzenlenmektedir-, yolculuğun değiştirilmesi ya da kesilmesi gerektiğinde veya olağanüstü tamirler ile alımlarda donatandan talimat istemek zorundadır (TTK m.1110/2). Görüldüğü üzere kaptanın donatandan talimat istemek zorunda olduğu haller, sınırlı bir şekilde sayılmamıştır; bununla birlikte bazı önemli işler örnek kabilinden açıkça belirtilmiştir. Zikredilen durumlar da yapılan deniz ticaretinin önemli işlerini kapsayıcı bir tarif içermekte ve bu ticareti kendi adına yürüten donatanın ilgili konularda karar mercii olmasını hedeflemektedir. Talimat, kural olarak donatanın acentesinden istenemez⁴¹⁰. Fakat kaptan, bu hususta ayrıca donatandan emir almış⁴¹¹ ise yahut acentenin bu konuda yetkili olduğunu biliyorsa⁴¹² acenteden talimat isteyebilir.

Kaptan, ayrıca donatanın menfaatini korumakla da yükümlüdür. Hatta bu yükümlülük, gemi zayi olsa dahi gerektiği sürece devam edecektir (TTK m.1102). Bu bağlamda şunu da ifade etmek yerinde olacaktır: Kaptanın fiilen donatan sıfatını haiz kişiye karşı olan görevlerini, işletene/kiracıya karşı da aynen ifa etmesi gereklidir. Öte yandan bu görevlerden, donatanın daha çok malik sıfatına bağlı olanları ise somut olayın koşullarına göre ayrıca değerlendirilmelidir⁴¹³.

Bu kapsamda kaptanın donatana olan yükümlülüklerinden bir diğeri de onun izni olmaksızın gemiye kendi hesabına eşya yüklememektir. Bu yükümlülük gereğince kaptan, donatanın izni olmaksızın kendi hesabına gemiye eşya yükleyemez. Kaptan bu yasağı ihlal ettiği takdirde benzer eşya için, yükleme yer ve zamanında istenebilecek en yüksek navlunu donatana ödemek zorundadır. Kaptanın ödediği navlun, donatanın zararını karşılamaz ise donatan, ayrıca tazminat talep edebilir (TTK m.1111).

⁴⁰⁹ Belbez, **a.g.m.**, s.23.

⁴¹⁰ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 344; Belbez, **a.g.m.**, s. 23.

⁴¹¹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 344; Belbez, **a.g.m.**, s. 23.

⁴¹² Belbez, **a.g.m.**, s. 23.

⁴¹³ Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 312.

2. Yükle İlgililerin Menfaatini Korumak

TTK m.1112/1 uyarınca kaptan, yolculuk devam ederken yükle ilgililerin menfaati gereği eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlü tutulmuştur. Bu hükümle düzenlenen kaptanın yüke özen yükümlülüğünün kapsamına, taşınmak üzere gemi bordasında yer alan tüm yükler girer⁴¹⁴. Bu yükümlülüğün söz konusu olması için bir navlun sözleşmesinin akdedilmiş olması şart değildir. Bu sebeple taşıyana ait yahut ücretsiz taşınan hatta kaptanın bilgisi dışında gemiye getirilmiş olan yükler de özen yükümlülüğünün kapsamındadır⁴¹⁵.

Kaptan, yükün muhafazası için taşınan yükün nitelik ve özelliklerine uygun önlemleri almakla yükümlüdür. Örneğin yükün çürümesini ve sıcağa maruz kalmasını önlemek için ambarların havalandırılmasını, nem ve buğuyu önlemek için - havalandırma dahil- gerekli tedbirlerin alınmasını, yüklerin belirli bir sıcaklıkta/soğukta⁴¹⁶ taşınması gerekiyorsa bunu sağlamakla⁴¹⁷ yükümlüdür. Ayrıca laşinge⁴¹⁸ tâbi tutulan yük varsa yolculuk sırasında -gevşeme ihtimaline binaen- laşingi kontrol etmelidir⁴¹⁹. Kaptanın yüke özen yükümlülüğünü ihlal etmesi halinde yükle ilgililere karşı sorumluluğu söz konusu olur (TTK m.1089). Öte yandan bu

⁴¹⁴ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196.; Gemisindeki yüke özen göstermek, kaptanın yaygın olarak bilinen bir yükümlülüğüdür. Bkz. Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e**, s. 570.

⁴¹⁵ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196.

⁴¹⁶ Et ve süt ürünleri ile yaş meyve gibi yüklerin, sefer boyunca aralıksız soğuk zincirde taşınması gereklidir. Dolayısıyla bu gibi yükler bakımından kaptan; soğutma tesisatının yolculuk süresince sorunsuz çalışır durumda olduğunu, yolculuk boyunca ambar içi sıcaklığın yükün taşınma sıcaklığına uygun olmasını, yolculuk sırasında ambar sıcaklığının periyodik olarak ölçülüp kayıt altına alınmasını temin etmelidir. Bazı yüklerin de sıcaklığının korunması gereklidir. Örneğin tankerlerle taşınan bazı sıvı yüklerin (fuel oil, bitüm gibi yükler) boşaltma limanında sorunsuz boşaltılabilmesi için sıcaklığının “akma noktası”nın üzerinde olması gerekir. Bu gibi yüklerin yolculuk sırasında, boşaltmadan belli bir süre önce ısıtılması yahut yüklemedeki sıcaklığının muhafazası yüke gösterilecek özen kapsamındadır. Bkz. Akten, **a.g.m**, s. 977-979.

⁴¹⁷ Örnekler için bkz. Seven, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 62. Bu örnekler yazar tarafından taşıyanın yüke göstereceği özen çerçevesinde ele alınmıştır. Bununla birlikte gemide bu hususlara fiilen dikkat edecek kişinin kaptan olacağını söylemek gereklidir.

⁴¹⁸ Laşing, yükün bağlanması anlamında kullanılan bir terimdir. Geminin sallanması ile yükün yerinden oynayarak hasara uğramasını, gemiyi ve diğer yükleri hasara uğratmasını önlemek için yük laşinge tabi tutulabilir. Açıklama ve laşing işlemi hakkında teknik bilgi için bkz. Gündüz Aybay/ Necmettin Akten/ Ömür Öztaşkın/ Yüksel Taçyıldız, **Gemilerde Yük İşleri ve İşlemleri**, Cilt 1, İstanbul, Aybay, 1996, s. 25 vd.; Uygulamada kaptanlar, laşing işini bu alanda uzman yüklenicilere yaptırmak veya gemi adamlarınca yapıp bu konuda uzman eksperlere kontrol ettirerek laşing sertifikası almak yoluna gitmektedirler. Böylelikle laşingin teknik bakımdan gereği gibi yapıldığını ispatlamak amaçlanmaktadır. Bkz. **a.e**, s. 31.

⁴¹⁹ Bkz. Akten, **a.g.m**, s.980.

yükümlülüğün ihlali ticari kusur⁴²⁰ olduğundan, taşıyanın da TTK m.1178-1179 hükümleri uyarınca yüke gelen zarardan sorumlu tutulması mümkün olup bu görev taşıyan açısından da önemlidir.

Kaptan, yükün korunması için mutat olarak alınması gerekli önlemleri kendi bilgi ve tecrübesiyle yahut yükün korunması için önceden ya da istem üzerine yükle ilgililerce verilen talimata⁴²¹ göre alacaktır. Fakat yükün korunması için bazen özel önlemlerin alınması da gerekebilir. Bu husus TTK m.1112/2 hükmünde düzenlenmiştir. Buna göre, bir zararın önlenmesi yahut azaltılması için özel önlemlerin alınması gerekirse kaptan, yükle ilgililerin menfaatini göz önünde bulundurmakla ve mümkünse talimatlarını almakla ve durumun gereğine göre bu talimatları yerine getirmekle mükelleftir. Ancak talimat almak her zaman mümkün olmayabilir. Bu ihtimalde kaptan, kendi bilgi ve tecrübesi uyarınca gerekli tedbirleri alacaktır; ancak yükle ilgilileri gecikmeksizin bilgilendirmekle yükümlü olduğu da hükme bağlanmıştır (TTK m.1112/2). Öte yandan kaptan “bir zararın önlenmesi yahut azaltılması için özel önlemlerin alınması gereken” tüm hallerde yükle ilgilileri gecikmeksizin bilgilendirmekle yükümlüdür⁴²². Esasen bir zararın önlenmesi yahut azaltılması için özel önlemlerin alınması gereken durumlarda, yükle ilgililerin talimatlarını almak bilgilendirmeyi kapsamaktadır.

Zararın önlenmesi yahut azaltılması için özel önlemlerin alınması gereken durumlarda kaptanın yükle ilgilileri temsilen eşyayı satmaya varacak kadar geniş bir yetkisi vardır. Bu yetkiler ise kaptanın yükle ilgilileri temsili bahsinde ele

⁴²⁰ Bir tedbirin teknik kusur mu ticari kusur mu olduğu değerlendirilirken tedbirin alınmasındaki amaca bakılır (TTK m.1180/1; Bu yönde ayrıca bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 158; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 395; Ilgın, **Teknik ve Ticari Kusur**, s. 182; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 82.). Buna göre daha çok yükün bakım ve muhafazasına ilişkin olan kusurlar ticari kusurdur (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s.395; Ayrıca bkz. Aybay, **Kararlar**, s. 314.; Ilgın, **Teknik ve Ticari Kusur**, s. 181.). Örneğin ambarların havalandırılmasına ilişkin teçhizatın veya yükle ilgili vinçlerin kullanılmasındaki kusurun ticari kusur olduğu söylenmelidir (Ilgın, **Teknik ve Ticari Kusur**, s. 181). Yükleme, istif, elden geçirme ve boşaltmadaki kusur da ticari kusura örnektir (Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 158; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 82). Ticari kusurun teknik kusurdan ayrılmasında “tedbirin amacının yüke mi yoksa gemiye mi ilişkin olduğu”, “gemide yük bulunmasa da alınması gereken tedbirlerden olup olmadığı”, “gemi cihazlarının tahsis gayesi” gibi çeşitli fikir ve kıstaslar öne sürülmüştür (Bkz. Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 218-219). Bu fikir ve kıstaslara Yargıtay 11. HD’nin 14.04.2008 tarih ve 2007/3134 E., 2008/4960 K. sayılı kararında da dikkat çekilmiştir. İlgili karar için bkz. (<https://www.lexpera.com.tr/>)

⁴²¹ Örneğin yükün belli bir sıcaklıkta taşınması navlun sözleşmesinde önceden belirtilmiş olabilir.

⁴²² Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 475.

alınacaktır⁴²³. Kaptanın yükü ile ilgililerin menfaatini koruma yükümlülüğü, navlun sözleşmesinin geminin umulmayan bir hal sebebiyle zıyaı sonucu hükümden düşmesi halinde dahi devam eder (TTK m.1211/1)⁴²⁴.

IV. YOLCULUK BİTTİKTEN SONRA

A. Deniz Raporu Düzenlenmesini İstemek

TTK m.1098 hükmüne göre kaptan, yolculuk sırasında gemiyi yahut yükü ilgilendiren veya başkaca bir maddi zarar doğurma ihtimali olan bir kaza meydana geldiğinde, gemi zayi olsa dahi, deniz raporu düzenlenmesini istemeye yetkili ve kendisinden istendiği takdirde buna zorunludur (TTK m.1098/1)⁴²⁵. Dolayısıyla kaptan, deniz raporu başvurusu için dava takip yetkisine sahip olup bu başvuru için bir avukata vekalet vermesi de mümkündür⁴²⁶.

TTK m.1098/1 hükmünde kaptana, deniz raporu düzenlenmesi talebi hususunda yetki verilmiştir. Kaptan, kendisinden talep edilmesi halinde bu raporun düzenlenmesini istemek zorundadır⁴²⁷. Diğer deyişle deniz raporu düzenlenmesini istemek konusunda kaptanın takdir hakkı vardır; ancak kendisinden bu konuda - ilgililerce- bir istemde bulunulması durumunda rapor için talepte bulunmak bir yükümlülük haline gelecektir. Kaptandan deniz raporu alınmasını “donatan veya ilgisi olduğunu ispat eden herkes” isteyebilecektir (TTK m.1098/1). Hükümde yer alan “ilgilisi olan herkes” ifadesi oldukça geniştir. Bu kapsama, yolculukla ilgili kişilerden sayılmayan haksız fiil alacaklıları ile istifçi ve kılavuz gibi özel bir sözleşmeye

⁴²³ Bu hususta bkz. Üçüncü Bölüm/IV.

⁴²⁴ TTK m.1211 hükmüne ilişkin açıklama için bkz. Üçüncü Bölüm/IV/B.

⁴²⁵ Öğretide kaptanın deniz raporu düzenlenmesini isteme yetkisi/yükümlülüğünü “deniz raporu vermek” olarak isimlendiren yazarlar da bulunmaktadır. Fakat deniz raporuna ilişkin eTTK m.982 hükmünde yolculuktaki kazaların “mahkemeye tespit ettirilmesinden” bahsedildiği gibi TTK m.1098 hükmünde “deniz raporunun düzenlenmesini istemek”ten bahsedilmiştir. Dolayısıyla her iki kanun bakımından da “deniz raporunun düzenlenmesini istemek” şeklindeki bir kullanım daha uygun olacaktır. Kaptanın deniz raporuna ilişkin yükümlülüğünü “deniz raporu vermek” şeklinde isimlendiren yazarlar için bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 341; Ersözlü, **a.g.e.**, s. 89.

⁴²⁶ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 451; Topsoy, **Çatma**, s.397 ve aynı sayfada dp. (77).

⁴²⁷ Belirtmek gerekir ki eTTK m.982’de kaptan meydana gelen bir kaza sonucunda deniz raporu almak için mahkemeye başvuru yapmak zorunda idi. Fakat TTK ile getirilen düzenlemelerde deniz raporu düzenlenmesi için talepte bulunmak, kaptan için ancak kendisinden bu konuda bir istemde bulunulması durumunda yükümlülük halini alacaktır. Bu tür bir istemde bulunulmazsa deniz raporunun alınması için başvuru yapıp yapmamak konusunda kaptanın takdir hakkı olacaktır. eTTK’da kaptanın tüm deniz kazaları için deniz raporu almak zorunda olduğuna ilişkin olarak bkz. Can, **a.g.e.**, s. 93.

istinaden gemide çok sınırlı bir süre için çalışacak kişiler de dahildir⁴²⁸. Bu sebeple, örneğin deniz kazası sonucu gerçekleşen deniz kirliliği sebebiyle zarara uğrayan balıkçılar, kıyı tesisi malikleri ile turizm işletmeleri de deniz raporu isteme hakkına sahip olacaklardır⁴²⁹.

Deniz raporu düzenlenmesi başvurusunda bulunma yükümlülüğü kaptana aittir. Kaptanın ölmesi yahut deniz raporu düzenlenmesi için başvuru yapamayacak durumda olması halinde bu başvuruyu gemide kaptandan sonra en yüksek rütbeli zabıt yapmakla yükümlüdür (TTK m.1098/2).

1. Deniz Raporunun Hukuki Niteliği

Deniz raporu düzenlenmesi için yapılacak başvuru üzerine, mahkeme veya konsolosluk yolculuğun önemli olaylarını, özellikle kazalar ve zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için alınan önlemleri tam ve açıkça tespit edecektir (TTK m.1099). Deniz raporunun düzenlenmesi, delil tespit işleminin özel bir hali niteliğindedir⁴³⁰. Nitekim kaptandan sonra en yüksek rütbeli zabıtın deniz raporu başvurusu konusundaki yükümlülüğünü düzenleyen TTK m.1098/2⁴³¹'de "tespit yaptırmak" ifadesi kullanılmıştır⁴³². Deniz raporu düzenlenmesinin delil tespiti niteliği taşıması dolayısıyla, TTK'da özel hüküm bulunmayan hallerde HMK'nın delil tespitine ilişkin hükümleri uygulanabilecektir⁴³³.

⁴²⁸ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 451; Topsoy, **Çatma**, s. 396-397.

⁴²⁹ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 451.

⁴³⁰ Göknıl, **a.g.e.**, s. 147; Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e.**, s. 530; Ersözlü, **a.g.e.**, s. 94; Delil tespit işlemi niteliğinde olduğu yönünde ayrıca bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 448 ve s. 451-452; Topsoy, **Çatma**, s. 394; Deniz raporunun düzenlenmesi işlemi, temel olarak bir delil tespit işlemi niteliğinde olsa da teknik olarak delil tespit işleminden farkları vardır. Örneğin deniz raporunun düzenlenmesi talebi mahkemece reddedilemezken delil tespit talebi menfaat yokluğu halinde reddedilecektir. Ayrıntılı açıklama için bkz. Ersözlü, **a.g.e.**, s. 94 dp. (325); Deniz raporunun amaç bakımından delil tespitine benzetmekle beraber ondan ayrıldığı noktaları da olduğu yönünde ayrıca bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 342 dp. (94).

⁴³¹ TTK m.1098/2 hükmü şöyledir: "*Kaptan ölür veya deniz raporu düzenlettiremeyecek bir hâlde bulunursa, gemide kaptandan sonra en yüksek rütbeli zabıt tespit yaptırmak zorundadır.*"

⁴³² Topsoy, **Çatma**, s. 394; Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 451-452. Yazar, deniz raporunun alınması usulünde kaptanın yetkili kılınması yanında ilgisi olduğunu ispat eden herkese bu raporun düzenlenmesini (kaptandan) isteme hakkı tanındığına işaret etmiştir. Ayrıca Yazar, bu durumu göz önüne alarak deniz raporunun düzenlenmesine TTK ile bir delil tespit işlemi niteliği kazandırıldığını ifade etmiştir. Bkz. **a.e.**, s. 448.

⁴³³ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 448; Topsoy, **Çatma**, s. 394.

İlgililerin ifade ve beyanlarının mahkemece (veya konsoloslukça) tespiti olan⁴³⁴ deniz raporunun düzenlenmesi bir çekişmesiz yargı işidir⁴³⁵ (6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK) m.382⁴³⁶). Ayrıca HMK m.388 gereğince çekişmesiz yargı kararları maddi anlamda kesin hüküm teşkil etmez. Deniz raporu, uyuşmazlıkların çözümünde aksi ispat olunabilen takdiri delil⁴³⁷ niteliğindedir⁴³⁸.

2. Deniz Raporunun Alınmasında Usul

TTK 1098/4 hükmüne göre deniz raporu, Türk mahkemelerince düzenlenir. Türk Bayraklı gemiler için ülke dışında, yerel mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, Türk konsoloslukları tarafından düzenlenir. Bu makamlar haricinde düzenlenecek deniz raporunun hukuki bir değeri bulunmamaktadır⁴³⁹. Uygulamada Türkiye’de kazaya uğramış yabancı bayraklı gemi kaptanlarının, yazılı olarak düzenledikleri deniz raporlarını bayrak ülkesi konsolosluklarına onaylatmakla yetinmek yoluna gittikleri görülmektedir. Bu şekilde düzenlenen bir deniz raporu hukuken geçerli değildir⁴⁴⁰.

⁴³⁴ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 342.

⁴³⁵ Çekişmesiz yargı işleri de mahkemelerde görüldüğünden birer yargılama faaliyetidir. Öte yandan bu işlerde çekişmeli yargıdaki taraf yerine ilgililer bulunmakta ve ilgililer arasında teknik anlamda bir uyuşmazlık bulunmamaktadır. Çekişmesiz yargıda hâkim, ilgililerin taleplerinden bağımsız olarak re’sen yapacağı araştırma ile işin niteliğine uygun şekilde ilgililer hakkında bir karar verecektir. Çekişmesiz yargıya ilişkin bilgi için bkz. Hakan Pekcanitez/Oğuz Atalay/Muhammet Özekes, **Medeni Usul Hukuku (Ders Kitabı)**, 7251 sayılı Kanun’la Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nda Yapılan Değişikliklerle Birlikte 8. Bası, İstanbul, On İki Levha, 2020, s. 32 vd.

⁴³⁶ HMK m.382 hükmünün ilgili bölümü şöyledir: “... (2) Aşağıdaki işler çekişmesiz yargı işlerinden sayılır: ... e) Ticaret hukukundaki çekişmesiz yargı işleri: ... 9) Deniz raporu tanzimi...”

⁴³⁷ Çatışan gemilere ait deniz raporlarının çelişkili olması da raporun ispat gücünden faydalanmayı zorlaştıran bir durumdur (Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 196). Uygulama açısından bakılacak olursa denizde gerçekleşen olaylar için başkaca delil temini çoğu zaman zor ve hatta imkânsızdır. Bu nedenle mahkemeler, kazada kusur veya ihmalinin bulunması muhtemel olan kaptan ve onun etkisi altındaki gemi adamlarının verdiği gerçeğe uygunluğu şüpheli beyanlar ile yetinmek durumunda kalacaklardır (Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 192). Kaptan ve gemi adamlarının deniz raporunda yer alan ifadeleri, ikrar olarak aleyhlerine delil teşkil eder (Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 342; İhsan Demirkıran/ M. Murat Demirkıran, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler”, **Deniz Hukuku Dergisi (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler)**, Özel Sayı, 2006, (s. 339-345), s. 341 (Değerlendirmeler); Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 462). Bununla birlikte leh ve aleyhe olan ifadeler birbirine bağlı ise yalnızca aleyhe olan kısımların nazara alınması yerinde olmaz (Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 342).

⁴³⁸ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 192; Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e.**, s. 530; Tekil, **Deniz Hukuku**, s.196; Eriş, **a.g.e.**, s. 5462; Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 462; Fransız hukukunda deniz raporu, aksi ispat edilebilir karine olarak kabul edilmektedir. Bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 342.

⁴³⁹ “Rapor o yerdeki Asliye Ticaret mahkemesine verilmelidir. Mahkeme dışında mesela liman idaresince düzenlenen bir deniz raporunun hukuki değeri yoktur.” Bkz. Yargıtay TD 18.12.1950 tarih ve No:5334 sayılı kararı. Karar için bkz. (Okay, **Kararlar**, No: 414). (Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 341 dp. (90)’dan naklen.)

⁴⁴⁰ Demirkıran/ Demirkıran, **Değerlendirmeler**, s. 341.

Deniz raporu başvurusu vakit kaybetmeksizin yapılmalıdır (TTK m.1098/1). Nitekim raporun alınmasındaki gecikmeler, rapora karşı duyulacak güveni ve raporun ispat değerini azaltabilir⁴⁴¹.

a. Mahkeme Yoluyla

Deniz raporu düzenlemekle görevli mahkeme TTK m.5/2 uyarınca belirlenecek asliye ticaret mahkemesidir. Yetkili mahkeme ise “a) Varma limanında ve eğer varma limanı birden çok ise, kazadan sonra varılan ilk limanda. b) Gemi tamir edildiği veya eşya boşaltıldığı takdirde barınma limanında. c) Yolculuk geminin batması yüzünden veya diğer bir sebepten varma limanına ulaşmadan biter ise, kaptanın veya ona vekâlet eden kişinin uğradığı ilk elverişli yerde.” bulunan mahkeme olacaktır (TTK m.1098/1). Yetkili mahkeme belirlenirken deniz raporunun alınmasını gerektiren kazanın meydana gelmesinden sonra en kısa sürede ve varılacak ilk uygun yerde tespitin yapılması amaçlanmıştır. Bu suretle delillerin kaybolması da önlenmiş olacaktır. Dolayısıyla buradaki mahkemenin yetkisi kesin yetki niteliğindedir.⁴⁴²

Kaptan, tespit için vakit kaybetmeksizin yetkili mahkemeye başvuracaktır. Bu başvuruda “bütün gemi adamlarının ad ve soyadlarını gösteren bir cetvel, gemi jurnali ve olayla ilgili mevcut diğer belgeler”in de sunulması gereklidir (TTK m.1100/1)⁴⁴³. Başvuru üzerine mahkeme, tespit için mümkün olduğu kadar yakın bir duruşma günü belirledikten sonra bu günü uygun bir şekilde ilan edecektir. Fakat gecikmesinde sakınca bulunan hallerde bu ilan yapılmayabilir (TTK m.1100/2).

Tespit yapılırken duruşmada kaptan, gemi jurnaline dayalı olarak gerekli açıklamaları yapacaktır. Gemi jurnali mahkemeye getirilemiyorsa yahut jurnalın tutulması zorunlu değilse bu durumların sebepleri de belirtilecektir. (TTK m.1100/4). Gemi veya yükle ilgililer ve kaza ile ilgili diğer kişiler mahkemede bizzat

⁴⁴¹ Bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 341-342; Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e**, s. 528.

⁴⁴² Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 454-455; Topsoy, **Çatma**, s. 399; Bazı hallerde mahkemenin yetkisi, kamu kurallarından sayıldığından kesin yetki kuralları öngörülmüştür. Çekişmesiz yargı işlerinde de yetki kuralları kamu düzeninden sayılmaktadır. Deniz raporunun alınması da bir çekişmesiz yargı işi olduğundan bu kapsamda öngörülen mahkemeler kesin yetkilidir. Çekişmesiz yargı işlerinde yetki ve diğer yetki kuralları için bkz. Pekcanıtez/ Atalay/ Özekes, **a.g.e**, s. 36 ve s. 71 vd.

⁴⁴³ Uygulamada deniz raporu başvurusuna, kaptan raporunun da eklendiği görülmektedir. Kaptan raporu, her ne kadar “deniz raporu”nun delil olma niteliğinde ve gücünde değilse de hâkime yardımcı olan bir belge olması dolayısıyla başvuruya eklenmesi önerilmektedir. Bkz. Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e**, s. 528.

bulunabilecekleri gibi kendilerini vekille temsil ettirebilirler (TTK m.1100/3). Hâkim, olayların aydınlatılabilmesi için kaptan ve gemi adamları ile duruşmaya katılan diğer kişilere⁴⁴⁴ istediğini sorabilecektir. Öte yandan hâkim gerek görürse mahkemeye gelmemiş gemi adamlarını da dinleyebilir. Kaptan ve diğer gemi adamları ile olayla ilgili diğer kişiler dinlenmeden önce kendilerine doğru söylemeleri gerektiği ihtar edilecektir (TTK m.1100/5-6).

Yukarıda belirtildiği üzere deniz raporunun alınması çekişmesiz yargı işlerinden olduğundan HMK m.385/2 uyarınca resen araştırma ilkesi de geçerli olacaktır⁴⁴⁵. Yapılan inceleme sonucunda hazırlanan tutanak mahkemede saklanacak ve isteyen ilgililere de onaylı örneği verilecektir (TTK m.1101). Deniz raporunun düzenlenmesine ilişkin mahkemece verilen karara karşı tarafların kanun yoluna başvuru imkânı bulunmamaktadır⁴⁴⁶.

⁴⁴⁴ TTK m.1100/6'da doğruyu söylemeleri ihtar edilecek kişiler arasında "olayla ilgili diğer kişilerin" de bulunduğu nazara alındığında hâkimin duruşmaya katılan diğer ilgililere de soru sorabileceğinin kabulü yerinde olacaktır. Bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 458.

⁴⁴⁵ Aynı yönde bkz. Topsoy, **Çatma**, s. 402.; Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 458- 459.

⁴⁴⁶ Deniz raporunun düzenlenmesi, çekişmesiz yargı işlerinden sayıldığından bu konuda genel hüküm olan HMK m.387 hükmü gereğince karara karşı istinaf yolunun var olduğu düşünülebilir. Öte yandan yine bu genel hükümde kanun yolu öngörülürken özel kanuni düzenlemeler de saklı tutulmuştur. Deniz raporuna ilişkin usul de özel olarak TTK'da düzenlenmiş ve fakat mahkeme kararına karşı bir kanun yolu olup olmadığı konusunda kanun sessiz kalmıştır. Bu nedenle konu öğretilde tartışmalıdır. Konuya ilişkin bir görüşe göre, TTK'da deniz raporuna ilişkin mahkeme kararına karşı kanun yoluna başvuru imkânı hakkında açık bir düzenleme olmaması, kanun yolunun kapatıldığı şeklinde yorumlanmamalıdır. Yine bu görüşe göre TTK'nın deniz raporuna ilişkin hükümlerinin lafzi ve amaçsal yorumundan da bu tür bir sonuç çıkmamaktadır. Bu sebeple TTK yahut HMK'ya konu ile ilgili açık bir istisna hükmü eklenmedikçe deniz raporuna ilişkin olarak verilen karara karşı istinaf yolu açık olacaktır (Topsoy, **Çatma**, s. 404-405.). Diğer bir görüşe göre, deniz raporuna ilişkin kanun yolu öngörmeyen özel hüküm mahiyetindeki TTK hükümlerinin HMK'dan sonra kabul edilmiş bir düzenleme olması, HMK'nın çekişmesiz yargı işleri için kanun yolu öngören genel hükmünü (HMK m.387) deniz raporu bakımından ilga etmiştir. Yine aynı görüşe göre, mahkeme kanalıyla düzenlenen deniz raporuna karşı kanun yolu öngörülmesi halinde, yurtdışında konsolosluklarca düzenlenen ve aynı hukuki değeri taşıyan deniz raporu bakımından çözüm açık kalacaktır. Dolayısıyla iki başvuru usulü arasında temel bir fark ortaya çıkacaktır. Bu sebeplerle deniz raporuna ilişkin mahkeme kararına karşı kanun yolunun kapalı olduğu ifade edilmelidir (Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 460-461.). Kanaatimizce ikinci görüşün -gerekçeleri de nazara alındığında- daha isabetli olduğu belirtilmelidir. Fakat uygulamada yaşanabilecek her türlü tereddütün önüne geçmek için, deniz raporlarına ilişkin mahkeme kararına karşı kanun yolunun kapalı olduğu yönünde açık bir kanuni düzenleme yapılması yerinde olacaktır.

b. Konsolosluk Yoluyla

TTK m.1098/4 hükmünde, Türk Bayraklı gemilerin yabancı ülkelerde deniz raporu alması ihtimali⁴⁴⁷ bakımından yerel mevzuat hükümleri saklı tutulmuştur. Yabancı ülkedeki yerel mevzuat, deniz raporunun her durumda oradaki mahkeme yahut noter kanalıyla düzenlenmesini şart kılmış olabilir. Bu halde Türk Bayraklı gemi kaptanı da bulunduğu yabancı ülke mevzuatına uymakla mükellef olduğundan (TTK m.1092) deniz raporunu da o ülkedeki yerel mevzuata uygun olarak almalıdır⁴⁴⁸. Böyle bir durumda kaptanın, deniz raporu için ayrıca Türk konsoloslughuna başvuru yapması gerekmez⁴⁴⁹.

Konsoloslukça düzenlenecek deniz raporu için kanunda özel bir usul öngörülmemiş olup her iki yol ile ilgili usul, aynı maddede (TTK m.1100) düzenlenmiştir. Dolayısıyla mahkeme yolu ile deniz raporu alınmasına ilişkin yukarıda anlatılan usul -elbette ki mahkemeye has duruşma gibi kurumlar ayırık kalmak kaydıyla- burada da geçerli olacaktır. Mahkeme yoluyla alınacak deniz raporu için kanun yolunun mevcut olmaması⁴⁵⁰ da nazara alındığında rapor almak amacıyla yetkili iki makama başvuru yapılması arasında netice olarak bir fark bulunmamaktadır.

Deniz raporuna ilişkin son bir husus olarak denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuat hükümlerinin saklı tutulduğunu belirtmek yerinde olacaktır (TTK m.1098/3)⁴⁵¹.

⁴⁴⁷ Bir başka ihtimal olarak yabancı bayraklı bir geminin, ülkemiz sınırları içerisinde kendi konsoloslughu aracılığıyla deniz raporu düzenlemesi ise mümkün değildir. Bkz. Topsoy, **Çatma**, s. 406.

⁴⁴⁸ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 453.

⁴⁴⁹ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 453; Topsoy, **Çatma**, s. 405-406.

⁴⁵⁰ Deniz raporuna ilişkin mahkeme kararına karşı istinaf kanun yolunun açık olduğunu kabul eden görüşe göre, konsoloslukça deniz raporu düzenlenmesi işlemine karşı idari yargıda iptal davası açılabilir. Bkz. Topsoy, **Çatma**, s. 406.

⁴⁵¹ DCMKK m.23/2 hükmünde “Deniz kazasının gerçekleşmesi hâlinde ... deniz raporu almayan veya bu raporun tasdikli bir örneğini kazadan sonra uğradığı liman reisliği bulunan ilk limanda liman reisliğine vermeyen gemi kaptanı iki yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılır.” denilmektedir. TTK m.1098/1 hükmüne göre ise deniz raporu düzenlenmesini istemek, kaptan için ancak kendisinden - ilgililerce- bu konuda bir istemde bulunulduğunda yükümlülük halini alacaktır. Dolayısıyla DCMKK m.23/2 hükmünün “ilgililerin istemine rağmen deniz raporu almayan ... kaptan” şeklinde anlaşılması gerekir. Bkz. Topsoy, **Çatma**, s. 395.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

KAPTANIN KANUNİ TEMSİL YETKİSİ

I. GENEL OLARAK

Temsil, bir kimsenin bir hukuki işlemi başkası ad ve hesabına yaparak işleme ilişkin hukuki sonuçların bu kişiye ait olmasını sağlamasıdır⁴⁵². Temsil yetkisi, kaynağını temsil olunanın iradesinden alabileceği gibi temsil olunanın iradesi dışında kanundan da alabilir. Temsil yetkisi kanuna dayanmakta ise kanuni temsil, temsil olunanın iradesine dayanmakta ise iradi temsil vardır⁴⁵³. Kanuni temsilde temsil yetkisini ve bu yetkinin kapsamını bizzat kanun belirlemektedir⁴⁵⁴. Kaptanın temsil yetkisi, TTK m.1103 vd. hükümlerinde düzenlenmiş olduğundan kanuni temsil yetkisi niteliğindedir.

Temsilcinin temsil olunanın ad ve hesabına üçüncü kişilerle hukuki işlem yapması halinde doğrudan temsil söz konusu olur. Bu halde hukuki işlemin tarafı, temsil olunan olup işlemin sonuçları da doğrudan temsil olunana ait olur⁴⁵⁵. Temsilcinin kendi adına fakat temsil olunan hesabına üçüncü kişilerle işlem yapması ihtimalinde ise dolaylı temsil esasları geçerli olur. Bu durumda hukuki işlemde doğan hak ve borçlar daha sonra temsil olunana -alacağın devri/borcun nakli yoluyla- devredilir⁴⁵⁶. Kaptanın donatanı temsil yetkisini düzenleyen TTK m.1109/1 hükmü “Donatan, kaptanın onun adına hareket ettiğini bildirerek veya bildirmeyerek, gemiyi sevk ve idare eden kişi sıfatıyla kanuni yetkileri dâhilinde yaptığı hukuki işlemlerden dolayı üçüncü kişilere karşı hak iktisap eder ve borç altına girer.” yönündedir ve doğrudan temsil esaslarına uygundur. Kaptanın taşıyanı ve yükle ilgilileri temsilen yapacağı işlemlerde de doğrudan temsil söz konusudur. Nitekim bu kişiler adına

⁴⁵² M. Kemal Oğuzman/ M.Turgut Öz, **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler)**, Cilt 1, Güncellenip Genişletilmiş 18. Bası, İstanbul, Vedat, 2020, s.224 (Cilt 1).

⁴⁵³ Şener Akyol, **Türk Medeni Hukukunda Temsil**, İstanbul, Vedat, 2009, s. 43-46; Ahmet M. Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler)**, Genişletilmiş 21. Bası, Ankara, Turhan, 2017, s. 301-302; Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 231.

⁴⁵⁴ Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 301.

⁴⁵⁵ Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 227; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 302; TBK m. 40 vd. hükümlerinde özellikle doğrudan doğruya temsil esas alınmıştır. Bununla birlikte TBK m.40/3'te (eBK m.32/3) dolaylı temsile değinilmiştir. Bkz. Akyol, **a.g.e.**, s. 46-47.

⁴⁵⁶ Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 226; Kılıçoğlu, **a.g.e.**, s. 302; Temsilin diğer çeşitleri için bkz. Akyol, **a.g.e.**, s.43 vd.

yapılan işlemler de kaptan sıfatı ile temsil olunanlar ad ve hesabına yapılmaktadır. Kaldı ki kaptan sıfatıyla üçüncü kişilerle taşıyan yahut yükle ilgililer adına yapılacak işlemlerde de kendisiyle işlem yapılan kişilerin temsil ilişkisinin varlığını durumdan çıkarması gerekeceğinden, TBK m.40/2⁴⁵⁷ hükmü uyarınca işlemin sonuçları doğrudan temsil olunan kişiler üzerinde doğacaktır.

Aşağıda kaptanın kanundan doğan temsil yetkilerinin esasları üzerinde durulacaktır.

II. DONATANI TEMSİL YETKİSİ

Kaptanın donatanı temsil yetkisi TTK m.1103 vd. uyarınca kanundan doğan bir temsil yetkisi niteliğindedir⁴⁵⁸. Donatanın ölmesi yahut iflas etmesi kaptanın temsil yetkisini sona erdirmez⁴⁵⁹. Kaptanın temsil yetkisi, belirli bir geminin sevk ve idaresini üstlenmesiyle birlikte başlar ve kural olarak⁴⁶⁰ ancak gemiyi yönettiği sürece devam eder⁴⁶¹. Kaptan, belirli bir geminin sevk ve idaresi ile görevlendirilmedikçe donatanın kanuni temsilcisi konumunda olamayacaktır⁴⁶². Dolayısıyla kaptan ile işlem yapacak üçüncü kişilerin, onun belirli bir geminin sevk ve idaresi ile görevlendirildiğini araştırmaları ve bir uyuşmazlık durumunda bunu ispat etmeleri gerekmektedir⁴⁶³.

Kaptanın hastalık yahut başka bir sebeple gemiyi yönetemeyecek durumda olması halinde TTK m.1093 uyarınca yerine bir başkasını kaptan olarak bırakabilir. Ayrıca kaptanın ölmesi halinde de kaptandan sonraki en yüksek rütbeli zabıt onun yerine geçecektir. Bu kişiler kaptanın yetkilerini haiz olacaklardır⁴⁶⁴.

⁴⁵⁷ TBK m.40/2 hükmü şöyledir: “Temsilci, hukuki işlemi yaparken bu sıfatını bildirmezse, hukuki işlemin sonuçları kendisine ait olur. Ancak, karşı taraf bir temsil ilişkisinin varlığını durumdan çıkarıyor veya çıkarması gerekiyor ya da hukuki işlemi temsilci veya temsil olunandan biri ile yapması farksız ise, hukuki işlemin sonuçları doğrudan doğruya temsil olunana ait olur.”

⁴⁵⁸ Ayrıca kaptanın temsil yetkisinin sınırlandırılmasına ilişkin TTK m. 1106 hükmünde “**Kaptanın kanundan doğan temsil yetkisini** sınırlandırmış olan donatan, bu sınırlandırmalara kaptanın uymadığını, sadece bunları bilen kişilere karşı ileri sürebilir.” denilmekle de kaptanın kanuni temsil yetkisini haiz olduğu ifade edilmiştir.

⁴⁵⁹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 345.

⁴⁶⁰ TTK m.1102 hükmüne göre kaptan, gemi zayi olsa dahi gerektiği sürece donatanın menfaatlerini korumakla yükümlü tutulmuştur. Dolayısıyla gemi, zayi olması dolayısıyla kaptanın yönetiminden çıksa dahi bu hüküm çerçevesinde kaptanın donatanı temsil yetkisinin süreceği söylenebilir.

⁴⁶¹ Belbez, **a.g.m**, s. 13 ve aynı sayfada dp. (6); Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 345-346.

⁴⁶² Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 346.

⁴⁶³ Belbez, **a.g.m**, s. 14; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 346.

⁴⁶⁴ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 346.

TTK’da kaptana oldukça geniş bir kanuni temsil yetkisi verilmiştir. Kaptana tanınan geniş kanuni temsil yetkisi, gemi yabancı limanda iken donatan ile iletişimin neredeyse imkânsız olduğu 19. yüzyılın ihtiyaçları dikkate alınarak oluşturulmuştur. Kaptana tanınan bu yetkiler günümüzde hemen hemen istisnasız bir biçimde gemi yöneticisi ve/veya acente tarafından kullanılmaktadır. Nitekim donatanlar, faaliyet gösterdiği limanlarda gemi acentesi tayin etmektedir. Gemi tamiri, gemi adamı istihdamı gibi işler gemi yöneticisi tarafından yapılmaktadır⁴⁶⁵. Esasen bu durum teknik, ticari ve teknolojik gelişmelerin de bir sonucudur. Gemilerin giderek büyüyen boyutları (ve böylece taşınan malların miktarı) sevk ve idaresinde kaptanın sorumluluğunu artırmıştır⁴⁶⁶. Ticari gereklilikler çeşitlenmiş ve deniz ticaretinin yürütülmesinde profesyonel yöneticiler rol oynamaya başlamıştır. Nitekim gemi yönetimi sözleşmesi ile geminin -personel ve teknik yönetimi yanında- ticari yönetiminin de uzman gemi yöneticisi tarafından üstlenildiği görülmektedir. Böylelikle donatanlar uzman kara personeli istihdam etmek yerine geminin ticari yönetimini ticari konuda tecrübe sahibi olan gemi yöneticisine bırakabilmektedir⁴⁶⁷. Kaptanın kanuni temsil yetkisi kapsamında olan işlerin büyük bir kısmı gemi yöneticisi tarafından yapılmaktadır. Bu ihtimalde kaptanın bu konulardaki kanuni temsil yetkisi sınırlandırılmış olmaktadır⁴⁶⁸. Son olarak belirtmek gerekir ki teknolojik gelişmelerin etkisiyle iletişim olanaklarının ilerlemesi de kaptanın temsil yetkisini çoğu kez işlevsel olmaktan çıkarmaktadır. Zira kaptan, olağanüstü şartlar haricinde donatandan talimat alabilmekte ve işleri bu talimatlara göre yapabilmektedir.

⁴⁶⁵ Atamer, **Deniz Ticareti Hukuku I**, s. 825.

⁴⁶⁶ Bkz. Belbez, **a.g.m.**, s. 26.

⁴⁶⁷ Donatanlar çeşitli amaçlarla gemi yönetimi sözleşmesi akdederler. Bu sözleşmelerle geminin personel, teknik ve ticari yönetimine ilişkin hususlar gemi yöneticisine bırakılabilmektedir. Bu sözleşme; donatanların uzman personel istihdamı zorunluluğundan kurtulması, işletme giderlerinden tasarruf etmeleri ve deniz ticaretinde hiç bilgi sahibi olmayan donatanların -örneğin finansör konumundaki bankalar- gemi yönetimini tamamen bir yönetene devretmeleri gibi çeşitli amaçlara binaen yapılmaktadır. Bu ve diğer başka amaçlar için bkz. Ülgener, **Kavramlar**, s. 14 vd.; Gemi yönetimi sözleşmesinin doğmasında etkili olan sebepler için bkz. Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 14 vd.

⁴⁶⁸ Bununla birlikte sınırlandırma olgusunun üçüncü kişilere karşı öne sürülebilmesi için bu kişilerin sınırlandırmayı “bilmesi” gereklidir (TTK m.1106). Kanun hükmünün açıkça “bilme” olgusunu araması dikkate alındığında sınırlandırmanın bilinmemesinde “ağır ihmali” bulunan kişiler, bu sınırlandırmayı “bilen” kişiler gibi değerlendirilemeyecektir. Bkz. Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 17 dp. (51).

Böylelikle kaptanlar kanuni temsil yetkisinden ziyade donatandan alacakları özel emir ve yetki ile hareket etmek durumunda kalmaktadır⁴⁶⁹.

Kaptan, yaptığı işlemin ifasını ayrıca üstlenmemiş yahut kanuni yetkilerini aşmamış ise bu kapsamda yaptığı işlemler dolayısıyla şahsen borç altına girmeyecektir. Bununla birlikte kaptanın TTK m.1088 ve 1099 hükümlerinden kaynaklanan -gemi ve eşyayla ilgili herkese⁴⁷⁰ karşı- sorumluluğu saklı tutulmuştur (TTK m.1109/2).

A. Kapsamı

1. Geminin Bağlama Limanında Bulunduğu Sırada

Gemi bağlama limanında iken kaptanın yaptığı işlemler kural olarak donatanı bağlamaz (TTK m.1103/1). Bu ihtimalde yetkisiz temsil hükümleri (TBK m.46-47) uygulanır⁴⁷¹. TTK m.1103/1 hükmü gereğince “*kaptan kendisine ayrıca verilmiş özel bir yetkiye dayanarak hareket etmiş veya borç, diğer bir özel borçlandırıcı sebepten doğmuş*” ise işlem, donatan için bağlayıcı olacaktır. Hükümde ifade edilen “*diğer bir özel borçlandırıcı sebep*” vekaletsiz iş görme veya sebepsiz zenginleşme gibi yasal borç sebeplerini ifade etmektedir⁴⁷². Bununla birlikte gemi bağlama limanında olsa dahi kaptanın donatan adına yapabileceği birtakım işlemler bulunmaktadır.

Gemi bağlama limanında bulunsa dahi kaptanın yapabileceği işlemlerden ilki gemi adamı tutmaktır (TTK m. 1103/2). Kaptan bu yetki çerçevesinde gemide çalışacak gemi adamları ile donatan adına hizmet sözleşmesi yapabilir⁴⁷³. Hizmet sözleşmesi ile ilgili diğer işlemler (gemi adamının ücretini ödemek ve gemi adamını

⁴⁶⁹ İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 141-142.

⁴⁷⁰ Hükümde geçen “gemi ve eşyayla ilgili herkes” ifadesinin kapsamı için bkz. Dördüncü Bölüm/I/B.

⁴⁷¹ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 463-464.

⁴⁷² Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 464. TTK m.1103 hükmüyle, eTTK m. 986 hükmünde bir değişiklik yapmak amaçlanmamıştır. Bu nedenle eTTK’da geçen “başka hususi bir kanuni sebep” ifadesi amacı tam olarak yansıtmaktadır. Bkz. **a.e.**, s. 464; eTTK çerçevesinde bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 197.

⁴⁷³ Kaptanın bu yetkisi, donatanın gemi adamı tutabilmesine engel değildir. Fakat donatanın tuttuğu elverişsiz gemi adamlarını kaptanın kabul etme zorunluluğu yoktur. Zira kaptan, gemide gerekli yeterlik şartlarını haiz gemi adamlarını bulundurmakla (yola elverişlilik kapsamında) yükümlü ve bundan sorumludur. Açıklama için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 192; Uygulamada kaptanın bu yetkisi donatanın karadaki çalışanları ve temsilcileri (örneğin gemi yöneticisi) ya da işe alma büroları tarafından kullanılmaktadır. Bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 348.

işten çıkarmak gibi) de bu yetki kapsamına girmektedir⁴⁷⁴. Bunun dışında kaptan, her ne kadar yola çıkmadan önce geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasına dikkat etmekle yükümlü ise de bağlama limanında -ayrıca yetkilendirilmemişse- yakıt ve kumanya alamayacağı gibi geminin tamiri için sözleşme de yapamaz. Bu işlerin yapılması için donatana başvurmak zorundadır. Donatanın bunları yerine getirmemesi halinde kaptan, ileride sorumlu olmamak için yola çıkmaktan imtina edebilir⁴⁷⁵.

Kaptanın gemi bağlama limanında bulunduğu sırada donatanı temsilen yapabileceği işlemlerden diğeri ise donatan adına konişmento düzenlemek⁴⁷⁶ (TTK m.1228/2) ve kurtarma sözleşmesi akdetmektir (TTK m.1300). Kaptanın konişmento düzenleme yetkisi taşıyanı temsil bahsinde, kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi ise kurtarma bahsinde ele alındığı için tekrardan kaçınmak amacıyla ilgili kısımlara atıf yapmakla yetiniyoruz⁴⁷⁷.

2. Geminin Bağlama Limanı Dışında Bulunduğu Sırada

a. Hukuki İşlem ve Tasarruflarda Temsil Yetkisi

Gemi bağlama limanı dışında iken kaptanın donatanı temsil yetkisinin kapsamı genişlemektedir. Kaptan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir durumda tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde yapılmasına ilişkin her türlü işlem ve tasarrufu donatan adına üçüncü kişilerle yapma yetkisini haizdir (TTK m.1104/1). Hükümde, temsil yetkisinin kapsamına giren bazı işler örnek kabilinden sayılmıştır. Örneğin bağlama limanı dışında geminin donatılmasına, yakıt ile kumanyasına ve gemi adamlarına ilişkin üçüncü kişilerle yapılacak her türlü işlem ve tasarruflarda kaptanın donatanı temsil yetkisine sahip olacağı açıkça belirtilmiştir (TTK m.1104/1). Diğer taraftan ayrıca sayılan bu hususlar, esasen geminin denize ve

⁴⁷⁴ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 192; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 312; Belbez, **a.g.m**, s. 16-17; eTTK m.986'da kaptanın gemi bağlama limanındayken sahip olduğu "tayfa" tutabilme yetkisi çerçevesinde aynı sonuç için bkz. İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e**, s. 137; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 347-348.

⁴⁷⁵ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 193.

⁴⁷⁶ Donatanın -taşıyan sıfatı olmasa dahi- gemiye alınan yük için konişmento düzenleme yetkisi vardır. Kaptan konişmentoyu kural olarak taşıyanı temsilen düzenler. Donatan aynı zamanda taşıyan sıfatını haiz ise bir özellik söz konusu değildir. Fakat donatan, aynı zamanda taşıyan sıfatını haiz değilse konişmentonun taşıyanı temsilen düzenlenmesi esastır. Bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 440.

⁴⁷⁷ Kaptanın konişmento düzenleme yetkisi için bkz. Üçüncü Bölüm/III/A.; Kaptanın Kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi için bkz. İkinci Bölüm/III/F/2.

yola elverişliliği kapsamında yer aldığından bunlar maddede sayılmasa dahi sonucun değişmeyeceği ifade edilmelidir⁴⁷⁸.

Yapılacak işlerin temsil yetkisi kapsamında sayılması için işin yapılmasında zorunluluk bulunması şart olmadığı⁴⁷⁹ gibi ihtiyacı en iyi karşılayacak tarzda olması da aranmaz⁴⁸⁰. Geminin denize, yola ve yüke elverişli halde tutulmasının ise belirli bir sefer için olması şart değildir⁴⁸¹. Örneğin bu kapsamda kaptanın yaptıracığı tamiratların yalnızca belli bir yolculuğun tamamlanmasına yarayan geçici tamirlerden ibaret olması gerekmez⁴⁸². Yapılacak işlem ve tasarrufların her zaman olağan olması da gerekmez; bunlar, olağanüstü tamir ve kurtarma sözleşmesi yapmak gibi olağanüstü nitelik de arz edebilir⁴⁸³. Öte yandan yapılacak işlem ve tasarrufların geminin sıfat ve mahiyetine yabancı olmaması gerekir; örneğin kaptan, bir yolcu gemisini balıkçı aletleriyle donatamaz⁴⁸⁴.

Gemi bağlama limanı dışındayken kaptan, donatan tarafından sınırlandırılmadıkça -özellikle TTK m.1104 gereğince- geniş bir temsil yetkisi ile donatanı temsil edecektir. Buna rağmen kaptan, elinde donatana ait yeterli miktarda para bulursa dahi olağanüstü tamir ve alımları ancak zorunluluk halinde yapabilecektir (TTK m.1110/3). Ayrıca gemi bağlama limanına döndüğünde ya da donatan her istediğinde kaptan, donatana hesap vermek zorunluluğu altındadır (TTK m.1110/4). Öte yandan kaptan; taşıtandan, yükletenden ve gönderilenden navlun dışında her ne ad altında olursa olsun (ödül veya tazminat gibi) aldığı tüm paraları donatanın hesabına geçirmekle mükelleftir (TTK m.1110/5). Yolcuların kaptana verdiği hediyeler bu hükmün dışında kalacaktır. Bunlar hakkında TBK m.508 (eBK m. 392) hükmü uygulanabilir⁴⁸⁵.

⁴⁷⁸ Geminin donatılması TTK m.932’de “denize elverişlilik”; geminin yakıt ve kumanyası ise yine aynı maddede “yola elverişlilik” tanımları içerisinde yer almaktadır. Bu nedenle bu hususların ayrıca ifade edilmesine gerek bulunmadığı ifade edilmelidir. Bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 465-466.

⁴⁷⁹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 350; Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 114; Ayrıca karş. İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 138.

⁴⁸⁰ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 193.

⁴⁸¹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 193.

⁴⁸² Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 351.

⁴⁸³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 193; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 351.

⁴⁸⁴ Belbez, **a.g.m.**, s. 18.

⁴⁸⁵ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 344; Eriş, **a.g.e.**, s. 5482.

Taşıma sözleşmeleri yapmak da kaptanın donatanı temsil yetkisi kapsamındadır (1104/2). Kanunda açıkça belirtilmese de bu sözleşmeler, geminin yapmakta olduğu yolculuk veya o yolculuk sonunda dönüş yolculuğu için yapacağı taşıma sözleşmelerini ifade eder. Zira TTK m.1104'in ilk fıkrasındaki (eTTK m.987/1) genel hükmün (işlem ve tasarrufun somut yolculuğa ilişkin olması şartının) ikinci fıkradaki hükmü de kapsayacak şekilde anlaşılması gerekir⁴⁸⁶. Öte yandan donatanın yaptığı taşıma sözleşmelerini değiştirmek ya da feshetmek kaptanın temsil yetkisi kapsamına girmez⁴⁸⁷. Bununla birlikte olağanüstü hallerin ortaya çıkması halinde - örneğin savaş- kaptan, gemiyi korumak için bu işlemleri de yapabilir⁴⁸⁸.

Son olarak, kaptanın kanuni temsil yetkisi dışında kalan işlemleri de ifade etmek yerinde olacaktır. Kaptan, kanuni temsil yetkisine dayanarak gemi veya navlunu sigorta ettiremeyeceği gibi donatan adına kambyo taahhüdünde de (TTK m.1105/3) bulunamaz⁴⁸⁹. Bu işlemleri yapabilmesi için ayrıca yetkilendirilmiş olması gereklidir.

b. Usule İlişkin İşlerde Temsil Yetkisi

(1) Dava Açma Yetkisi

Kaptanın görevlerine giren hususlarda dava açabilmesi de donatanı temsil yetkisi kapsamındadır (TTK m.1104/2). Hükümdeki “görevlerine giren hususlar” ibaresi kaptanın kanuni temsil yetkisi kapsamındaki işlerden daha geniştir. Örneğin icrası kaptana bırakılan sözleşmelerden yahut çatma veya müşterek avarya gibi sözleşme dışı ilişkilerden doğan uyuşmazlıklarda da kaptan dava açma yetkisine sahiptir⁴⁹⁰.

Kaptana tanınan bu yetkinin niteliği öğretide tartışmalıdır. Bir görüşe⁴⁹¹ göre hükümde kaptana bu hususlarda dava takip yetkisi tanınmış olup kaptan davayı avukatla da takip ettirebilecektir. Diğer bir görüşe göre kanun koyucu burada teknik

⁴⁸⁶ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 352; Belbez, **a.g.m.**, s. 19.

⁴⁸⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 195; Belbez, **a.g.m.**, s. 19; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 313; Bir diğer görüşe göre kaptan, donatanın haklarından vazgeçmeye yahut onun tarafından yapılan sözleşmeleri değiştirmeye yetkili olmamakla birlikte kaptanın yapacağı fesih ihbarları, donatan için bağlayıcı olacaktır. Bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 352-353.

⁴⁸⁸ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 195; Aynı yönde bkz. Belbez, **a.g.m.**, s. 19.

⁴⁸⁹ Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 313; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 195.

⁴⁹⁰ Belbez, **a.g.m.**, s. 19; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 353.

⁴⁹¹ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 466.

anlamda bir başkasının hakkını dava takip yetkisini düzenlememiştir⁴⁹². Dava açabilmeye ilişkin bu yetki kanundaki sistematikte “kanundan doğan temsil yetkisi” başlığı altında düzenlenmesi de dava açmak hususunda bir kanuni temsil yetkisine işaret eder⁴⁹³. Bu nedenle davada taraf olan donatandır, kaptan donatanın adına onun kanuni temsilcisi olarak dava açabilecektir⁴⁹⁴. Kanaatimizce de donatan adına dava açabilmesi hususunda kaptana bir kanuni temsil yetkisi verilmiştir. Nitekim TTK m.1104/2 hükmünde kaptana yükü ilgililerin hakkını dava takip yetkisi tanınan TTK m.1112/4 hükmünden farklı olarak dava hakkının “kendi adına kullanabileceğine” ilişkin bir ifade de bulunmamaktadır. Kaptanın bu yetkisi, Avukatlık Kanunu’nun bir istisnası mahiyetindedir⁴⁹⁵. Nitekim gerçek ve tüzel kişileri mahkemede temsil etmek yetkisi AvK m.35/1 uyarınca yalnızca avukatlara tanınmıştır. Yine aynı maddenin 4. fıkrasında ise diğer kanunlardaki hükümler saklı tutulmuştur. Kaptanın buradaki temsil yetkisi de 4. fıkrada saklı tutulan hallerdendir. Kaptanın davada donatanı temsil yetkisi kanuni bir yetkidir ve denizciliğin ihtiyaçlarından doğmaktadır⁴⁹⁶. Böylelikle donatanın menfaatlerine hâlel gelmeksizin hakkını savunabilmesi imkânı sağlanmış olacaktır. Dolayısıyla davadan feragat, sulh olma ve ibra⁴⁹⁷ gibi oldukça önemli hususlar dışındaki özel yetki gerektiren durumlar için (tevkil vs.) özel yetki aranmaması isabetli olacaktır. Nitekim örneğin kaptanın tevkil için özel yetkisi olması gerektiği kabul edilecek olursa donatandan özel yetki almadıkça davayı takip için başkasını⁴⁹⁸ (avukatı) yetkilendiremeyecek ve davadaki işlemleri bizzat yapmak durumunda kalacaktır. Bu ise denizciliğin ihtiyaçlarıyla bağdaşmayan bir durumdur. Bu nedenle kaptanın tevkil yetkisinin var olduğunu kabul etmek gereklidir⁴⁹⁹. Böylece kaptan, donatan adına dava açmak yetkisini avukat aracılığıyla da kullanabilecektir⁵⁰⁰.

⁴⁹² Buse Dişel, **Dava Takip Yetkisi**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2020, s. 317-318.

⁴⁹³ Dişel, **a.g.e.**, s. 318.

⁴⁹⁴ Dişel, **a.g.e.**, s.317-318.; Aynı yönde bkz. Ersözlü, **a.g.e.**, s.123.

⁴⁹⁵ Ersözlü, **a.g.e.**, s. 123.

⁴⁹⁶ Benzer yönde bkz. Ersözlü, **a.g.e.**, s. 126.

⁴⁹⁷ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 353.

⁴⁹⁸ Avukatlık Kanunu m.35/1 gereği mahkeme huzurunda kişileri temsil etmeye ancak avukat yetkili olduğundan kaptan bu tevkil yetkisi ile ancak bir avukatı yetkili kılabilir.

⁴⁹⁹ Aksi yönde bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s.353 dp. (131); Doğu Taylan Türkel, **Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi**, İzmir, Güncel, 2008, s. 104 dp. (160) (Gemi Alacaklısı).

⁵⁰⁰ Aksi yönde bkz. Türkel, **Gemi Alacaklısı**, s. 104 dp. (160); Aynı yönde bkz. Ersözlü, **a.g.e.**, s. 127. Ayrıca yazar, haklı olarak kaptanın donatan adına dava açabilme yetkisinin icra takiplerini de kapsayacak şekilde anlaşılması gerektiğini ifade etmektedir (bkz. **a.e.**, s. 127). Kanaatimizce de bu

(2) Tebligata İlişkin TTK m.1104/3 Hükümü

Kaptanın donatanı temsil bahsinde ele alınması gereken başka bir düzenleme TTK m.1104/3 hükmüdür. Bu hüküm uyarınca yabancı bayraklı gemilerde, geminin malikine veya kiracısına karşı açılacak her türlü dava ve takibin onlar hakkında geçerli olmak üzere kaptana yöneltilmesi mümkündür. Hükümde her ne kadar yalnızca geminin maliki veya kiracısından bahsedilmişse de örneğin gemi üzerinde intifa hakkı sahibi olduğu için donatan sıfatını haiz olan kişiye izafeten de kaptana dava veya takip yöneltilebilir. Bu kapsamda önemli olan husus dava veya takibin, kaptanı istihdam eden kişiye karşı açılmasıdır⁵⁰¹. Öğretide TTK m.1104/3 hükmü ile eTTK m.1242/2/2 hükmünden farklı olarak kaptana pasif husumet ehliyeti tanınmamış olduğu⁵⁰² ve yalnızca donatana “izafeten” kaptana tebligat yapılabileceği belirtilmektedir. Böylelikle kaptanın bir tebligat yetkilisi haline getirildiği ifade edilmektedir⁵⁰³. Bu hükümle her türlü dava ve takipte tebligat ile diğer usuli işlemler kaptana karşı da yapılabilecek; davalı/takip borçlusu olarak ise gemi maliki, kiralayan veya donatan gösterilecektir. Kanaatimizce kaptanın yalnız tebligatlar hususunda yetkili olduğunu değil aynı zamanda davada/takipte gemi maliki, kiralayan veya donatan adına onların kanuni temsilcisi olarak usuli işlemleri yapabileceğini de kabul etmek gerekir⁵⁰⁴. Böylece taraflar arasındaki menfaat dengesi de bir nebze olsun sağlanmış olacaktır. TTK m.1104/3 düzenlemesi yoluyla “saman adam” olarak tabir edilen ve sadece kâğıt üzerinde gözüken tüzel kişilere yapılamayan tebligatlar nedeniyle zaman kaybedilmeyecektir. Böylelikle, gemilerin içindeki yüklerle birlikte limanlarda çürümesinin, limanların gereksiz yere işgalinin ve gemi adamlarının mağduriyetinin önüne geçilecektir⁵⁰⁵. Hükümün liman devletine ve diğer ilgililere yönelik tüm bu

yorum yerindedir. Zira davaya gerek kalmaksızın alacağın tahsili için doğrudan icra takibi başlatarak sonuca gitme imkanını kaptana tanımak, donatanın menfaatine de uygun olacaktır.

⁵⁰¹ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 466; Dişel, **a.g.e.**, s. 319.

⁵⁰² Kerim Atamer, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra**, İstanbul, Arıkan, 2006, s. 130. (Cebri İcra); Topsoy, **Çatma**, s. 437.

⁵⁰³ Atamer, **Cebri İcra**, s. 130.

⁵⁰⁴ Türkel, **Gemi Alacaklısı**, s.104 dp. (162).; Dişel, **a.g.e.**, s. 319.

⁵⁰⁵ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 466-467. Ayrıca TTK m.1104/3 hükmünün MÖHUK anlamında lex fori olarak uygulanacağını belirtmek yerinde olacaktır. Dolayısıyla yabancı bayraklı geminin ve kaptanının, özel hukuk ilişkileri bağlamında tabi olacakları hukuk bu konuda uygulama alanı bulamayacaktır. Bkz. **a.e.**, s. 467.

olumlu etkilerinin yanında, kaptan için öngördüğü temsil yetkisinin getirdiği ağır yüke ve yabancı donatanlar için olan zorlayıcı etkisine de işaret edilmelidir⁵⁰⁶.

TTK m.1104/3 ile öngörülen bu düzenleme yalnızca yabancı bayraklı gemiler bakımından uygulama alanı bulacaktır. Bu sebeple Türk bayraklı gemiler bakımından, gemi bağlama limanı dışında olsa dahi, donatana karşı açılacak davalarda kaptanın pasif husumet ehliyeti ve temsil yetkisi olmadığı gibi tebligat ile diğer usuli işlemler de kaptana yöneltilemez⁵⁰⁷. Öte yandan kaptanın TTK m.1104/2 hükmüne dayanarak donatanı temsilen açtığı davalara mukabil olarak açılan karşı davalar, mahiyetleri gereği kaptana karşı açılabilir⁵⁰⁸.

c. Kredi İşlemlerinde Temsil Yetkisi

Gemi bağlama limanı dışında iken kaptan, belirli sınırlar dahilinde ödünç para veya veresiye mal almaya ve benzeri kredi işlemleri yapmaya yetkilidir. Bu kapsamdaki kredi işlemi, donatanın kendi ediminin karşı tarafın ediminden sonra ifa edileceği kararlaştırılmış tüm işlemlerdir⁵⁰⁹. Örneğin ödünç para veya veresiye mal (yakıt, kumanya vs.) almak, kredi ile tamir yaptırmak, ihtiyaten haczedilen gemiyi kurtarmak için kredi ile bankadan teminat mektubu almak kredi işlemlerinden sayılır⁵¹⁰. Kaptanın bu yetkisinin sınırı kanun hükmüyle belirlenmiştir⁵¹¹. Buna göre kaptanın donatanı temsilen kredi işlemi yapma yetkisi, gemiyi korumak veya yolculuğu yapmak için zorunluluk bulunması ve bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için gerekli olan miktar ile sınırlıdır (TTK m.1105/1). Hükümde yer alan “gemiyi korumak için zorunluluk bulunması” bağlama limanı dışında iken geminin denize, yola (ve yüke) elverişli hale getirilmesini zorunlu kılan bir durumun varlığı şeklinde

⁵⁰⁶ TTK m.1104/3 hükmüyle yabancı gemilerde geminin malikine veya kiracısına yapılacak her türlü dava ve takibin kaptana yöneltililebilecek olması, yabancı gemi maliklerini oldukça güç durumda bıraktığı gerekçesiyle eleştirilmiştir. Bu sebeple maddenin genelleştirmek yerine belirli hale getirilmesine ve kaptana tebligat yapılabilecek belgelerin sayılması gerekliliğine işaret edilmiştir. İlgili görüş için bkz. (Av. Sema Yerlikaya, “Gemiye, Kaptana, Acentaya Her Türlü Tebligatı Yapmak Doğru Mu?” <https://www.semayerlikaya.digital/gemiye-kaptana-acentaya-hertuerlue-tebligati-yapmak-dogru-mu>) (E.T: 28.03.2021)

⁵⁰⁷ Topsoy, **Çatma**, s.438.

⁵⁰⁸ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 353; Ersözlü, **a.g.e**, s. 124-125.

⁵⁰⁹ Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 115; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 194.

⁵¹⁰ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 194.

⁵¹¹ eTTK’da yer alan deniz ödünçüne ilişkin düzenleme (eTTK m.988/1) günümüz deniz ticaretine yabancı olduğu ve işlevini tamamladığı gerekçeleriyle TTK’ya alınmamıştır. Gerekçe için bkz. Genel gerekçe 164 numaralı gerekçe (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

anlaşılmalıdır. Bu durumun belirli bir yolculukla bağlantılı olması şart değildir⁵¹². Yolculuğu yapmak için zorunluluk bulunması hali, bağlama limanı dışındaki bir limandan diğer bir limana yapılacak olan yolculuğun gerçekleştirilebilmesi veya başlanan bir yolculuğun tamamlanabilmesi için kredili işlemi zorunlu kılan bir halin varlığını ifade eder⁵¹³. Belirtmek gerekir ki kredi işlemleri donatan adına esasen gemi yöneticisi tarafından yapılmaktadır. Bu bağlamda gemi yöneticisi, geminin yakıt ve kumanyasını temin edeceği gibi donatan ad ve hesabına kredi sözleşmesi de yapabilmektedir⁵¹⁴.

Bağlama limanı dışında kaptan, peşin para ile işlem yaptığında bu işlemin; geminin denize, yola ve yüke elverişli halde tutulmasına veya belirli yolculuğun güvenli şekilde sürdürülmesine ilişkin olması gerekli ve yeterlidir (TTK m.1104/1). Öte yandan bu işlem eğer veresiye olarak yapılacaksa işlemin, gemiyi korumak veya yolculuğu yapmak için zorunlu olması⁵¹⁵ ve bu ihtiyaçların karşılanması için gereken miktarı aşmamış olması gereklidir (TTK m.1105/1). Aksi halde kaptan, kanunun kendisine tanıdığı yetkinin dışına çıktığından yapılan işlem donatanı bağlamayacaktır⁵¹⁶. Bu durumda kaptan, kanuni yetkisini aştığından yapılan işlemden şahsen sorumlu olacaktır (TTK m.1109/2). Dolayısıyla kredi veren, kredi işleminin (veresiye tamir, yakıt veya kumanya alınması gibi) yapılmasında zorunluluğun bulunup bulunmadığını ve bu ihtiyaç için gerekli olan yaklaşık miktarı araştırmalıdır⁵¹⁷. Öte yandan kredi işleminin geçerliliği, işlemin amaca uygun olmasından yahut bu işlemle sağlanan para veya diğer şeylerin fiilen geminin korunması veya yolculuk yapmak için kullanılmış olup olmadığından bağımsızdır. Üçüncü kişi, kaptanın yetkisiz olduğunu veya sağlanan krediyi başka amaçla kullanma niyetinin varlığını biliyorsa yahut bunları bilmemesi ağır bir ihmâl oluşturuyorsa yapılan işlem donatanı bağlamaz (TTK m.1105/2). Bir uyuşmazlık halinde işlemin

⁵¹² Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 307; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 193-194.

⁵¹³ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 307.

⁵¹⁴ Bu konuda bkz. Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 106-107 ve s. 114. Geminin yakıt ve kumanya ihtiyacını en iyi bilecek olan kişi kaptandır, bu nedenle gemi yöneticisi yakıt ve kumanya tedarik ederken kaptanla iş birliği yapmalıdır. Bkz. **a.e.**, s. 107.

⁵¹⁵ Gemiye veresiye tamir ettiren kaptanın, tamir dolayısıyla tersaneciye olan borcunu ödemek için bir başkasından donatan adına borç alması mümkün değildir. Zira bu kredi işleminin yapılmasında artık zorunluluğun varlığından bahsedilemez. Bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 353 dp. (133).

⁵¹⁶ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 194.

⁵¹⁷ Belbez, **a.g.m.**, s. 19-20; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 194.

zorunlu olduğunu ve bu ihtiyacın karşılanması için gereken miktarı aşmadığını kredi veren⁵¹⁸, kredi verenin kötü niyetli olduğunu ise donatan ispat etmek zorundadır⁵¹⁹.

Son olarak kaptana donatan tarafından açık bir yetki verilmedikçe kaptanın kambiyo taahhütlerinden dolayı donatanın (şahsen⁵²⁰) sorumlu tutulamayacağını belirtmek gerekir (TTK m.1105/3).

B. Temsil Yetkisinin Sınırlandırılması ile Hizmet Sözleşmesinin Feshinden Sonra Yetkilerin Kaldırılması

Kaptanın kanuni temsil yetkisi, kanundaki sınırlamaların yanı sıra donatan tarafından da sınırlandırılabilir. Ancak belirtilmelidir ki kaptanın teknik yetkilerinin sınırlandırılması mümkün değildir; ayrıca yapılacak sınırlandırma tehlike anında kaptanın hareket serbestisini kaldırarak bir tarzda bulunmamalıdır⁵²¹. Aynı şekilde kaptanın kılavuz alma gibi geminin seyriyle ilgili hususlardaki yetkileri de sınırlandırılmaz. Zira bu yetkiler ona yalnızca donatanın menfaatini korumak için değil gemideki can ve mal emniyetinin sağlanması için de verilmiştir⁵²².

Kaptanın temsil yetkisinin sınırlandırılması açık bir şekilde olabileceği gibi zımni de olabilir⁵²³. Örneğin donatan, bağlama limanında konişmento düzenlenip imzalanması için özel büro kurmuş veya yabancı limanlarda navlun sözleşmeleri için daimî acenteler tayin etmiş⁵²⁴ veya kaptanın yetkili olduğu konular sözleşme ile gemi yöneticisine bırakılmış ise⁵²⁵ zımni bir sınırlandırmadan bahsedilir. Donatan, kaptanın yetkilerini sınırlandırabilse de bu sınırlandırmaları ancak bunları bilen kişilere karşı öne sürebilir (TTK m.1106). İşaret edilmelidir ki TTK m.1106 hükmü ile kanun, temsil

⁵¹⁸ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 194; Belbez, **a.g.m**, s. 20.

⁵¹⁹ Belbez, **a.g.m**, s. 20.

⁵²⁰ TTK'da sınırlı aynı sorumluluk öngörülmediğinden TTK m.1105 hükmünde geçen "şahsen" ibaresinin anlamsız ve gereksiz olduğu ifade edilmelidir. Bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 469.

⁵²¹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 344 ve s. 357.

⁵²² Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 357.

⁵²³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 195; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 357; Belbez, **a.g.m**, s. 24; Eriş, **a.g.e**, s. 5475.

⁵²⁴ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 195; Benzer olarak bkz. Belbez, **a.g.m**, s. 24.; Bir görüşe göre bir limanda donatanın acentesinin bulunması yetkilerinin zımnen daraltıldığının kabulü için yeterli değildir. Ayrıca zımni de olsa sınırlamayı gösteren hususların varlığı gerekir. Bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 357.

⁵²⁵ Bkz. Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 17 dp. (51).

yetkisinin sınırlandırıldığıının “bilinmesini” aramıştır. Ayrıca TTK m.1105/2⁵²⁶ hükmünde, kaptanın yapacağı kredili işlemin donatanı bağlamaması için, üçüncü kişinin yetkiye ilişkin bilgisizliğinin “ağır ihmal” oluşturması ihtimali de öngörülmüşken TTK m.1106’da “ağır ihmal” ihtimalinin belirtilmemesi, “bilme” olgusunun aranmasının bilinçli bir tercih olduğunu düşündürmektedir⁵²⁷.

Kaptanın temsil yetkisinin sınırlandırıldığı diğer bir ihtimal, TTK m.1107 hükmüdür. Bu hükümde kaptan ile kurulan hizmet sözleşmesinin feshedilmesi ihtimali göz önünde bulundurulmuştur. Böylece kaptanın donatanla arasında var olan sıkı güven ilişkisinin fesih bildirimi sonrasında ortadan kalkabileceği dikkate alınmış⁵²⁸ ve feshi ihbar süresi içerisinde kaptanın yetkilerini kullanmasının yasaklanabileceği öngörülmüştür (TTK m.1107). Böylelikle donatan, kaptanla olan hizmet sözleşmesini feshettiğini kaptana bildirdikten sonra işlemeye başlayan feshi ihbar süresi içerisinde, kaptanın yetkilerini kullanmasını yasaklayabilecektir.

C. Kaptanın Vekâletsiz İş Görmesi

Kaptan, vekaleti olmaksızın donatan hesabına kendi parasından avans verirse yahut kendi adına borçlanırsa bu durumda donatandan isteyebileceği tazminat alacağı bakımından üçüncü kişilerden farklı bir hakka sahip olmayacaktır⁵²⁹ (TTK m.1108).

⁵²⁶ TTK m.1105 hükmünün birinci ve ikinci fıkraları şöyledir: “(1) Kaptan, ancak gemiyi korumak veya yolculuğu yapmak için zorunluluk bulunması hâlinde ve bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için gerekli olan miktarda ödünç para veya veresiye mal almaya ve benzeri kredi işlemlerini yapmaya yetkilidir. (2) Birinci fıkrada kaptanın yapmaya yetkili olduğu belirtilen işlemlerin geçerliği, onun seçtiği işlemin amaca uygun veya bu işlemlerle sağlanan para veya diğer şeylerin fiilen geminin korunması veya yolculuk yapmak için kullanılmış olup olmamasına bağlı değildir. Üçüncü kişi, kaptanın yetkisiz olduğunu veya sağlanan krediyi başka bir amaçla kullanma niyetinin bulunduğunu biliyorsa **yahut bunları bilmemesi ağır bir ihmal oluşturuyorsa**, kaptanın yaptığı işlem donatanı bağlamaz.”

⁵²⁷ Bu bağlamda kaptanın yetkilerinin sınırlandırılmış kabul edildiği bir ihtimale işaret etmek yerinde olacaktır. Buna göre kaptanın yetkilerinden gemi yöneticisinin edimlerine girenlerinin sınırlandırılmış olduğu kabul edilir. Bu yetkilerin sınırlandırılmış olduğu ise ancak bunu “bilen” kişilere karşı öne sürülebilir. Bkz. Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 17 dp. (51).

⁵²⁸ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 470.

⁵²⁹ Bkz. TTK m. 1108 madde gerekçesi. Gerekçe için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

III. TAŞIYANI TEMSİL YETKİSİ

Kaptanın taşıyanı kanuni temsil yetkisi TTK'nın farklı hükümlerinde düzenlenmiştir⁵³⁰. TTK m.1228/2'de kaptanın taşıyanı temsilen konişmento düzenlemesi hükme bağlanmıştır⁵³¹. Konişmento düzenlenmesiyle ilgili bağlantılı işlemler de temsil yetkisi kapsamındadır⁵³². Bu çerçevede kaptan; yükü kabul ve gönderilene teslim etmek, navlunu tahsil etmek⁵³³, konişmentodan doğan hakları ileri sürmek⁵³⁴ ve konişmentoya gerekli çekinceleri ve yüke ilişkin beyanları -taşıyan adına- yazdırmak⁵³⁵ gibi yetkileri haizdir.

Kaptanın taşıyanı temsile ilişkin yetkisi de donatanı temsil yetkisinde olduğu gibi teknik, ticari ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle günümüzde çoğunlukla işlevsiz kalmakta ve taşıyanın diğer yetkililerince (acente, gemi yöneticisi vs.) yapılmaktadır⁵³⁶.

⁵³⁰ Taşıyanın donatandan farklı bir kişi olması mümkündür. Bu ihtimal nazara alınarak kaptanın taşıyanı temsil yetkisinin bulunduğu dair sistematik düzenleme yapılmasının isabetli olacağı öğretide ifade edilmiştir. Bkz. Demirkıran/ Demirkıran, **Değerlendirmeler**, s. 341-342.

⁵³¹ TTK m.1228 hükmü gerekçesinde belirtildiği üzere bu madde hükmünde düzenlenen konişmento, donatan konişmentosu değil taşıyan konişmentosudur. Madde gerekçesi için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>); Alman Hukukunda 1924 tarihli Lahey Kurallarının iç hukuka alınmasından önce taşıyan konişmentosu yerine donatan konişmentosu kabul edilmişti. Donatan konişmentosunda kaptan, konişmentoyu sadece donatan adına düzenlemekteydi. Taşıyan konişmentosunda ise kaptan, taşıyanın temsilcisi olarak hareket etmektedir. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 65-66; Ayrıca Bkz. Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 339 dp. (152); eTTK'da da donatan konişmentosu yerine taşıyan konişmentosu düzenlenmişti. Bu anlamda TTK ile bu konuda bir değişiklik yapılmadığı ifade edilebilir. Bu konuya ilişkin olarak eTTK için bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s.199.

⁵³² Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196; Belbez, **a.g.m.**, s. 17.

⁵³³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196; Belbez, **a.g.m.**, s. 17; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 197; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 314.

⁵³⁴ Belbez, **a.g.m.**, s. 17.

⁵³⁵ TTK m.1241/2'de "*Taşıyan veya onun bir temsilcisi tarafından konişmentonun, yükletenin konişmentoya konulmak üzere bildirdiği kayıtlara veya eşyanın haricen belli olan hâl ve niteliğine ilişkin bir çekince eklenmeksizin düzenlenmesi yüzünden taşıyanın uğrayacağı zararı yükletenin tazmin edeceğine dair her taahhüt veya anlaşma, konişmentoyu, gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersizdir.*" esası getirilmiştir. Buna göre garanti mektubu karşılığı temiz konişmento düzenlenmesi konusunda yapılan anlaşma, konişmentoyu iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersiz olacaktır. Ancak bu anlaşma, aldatma kastı yoksa taraflar arasında geçerlidir (TTK m.1241/3). TTK m.1241/2'den anlaşıldığı üzere taşıyanın ve onun temsilcisinin (ve dolayısıyla kaptanın) yüke ilişkin beyan ve çekinceleri konişmentoya eklemeleri esastır.

⁵³⁶ Kaptanın donatanı temsil yetkisi için bkz. Üçüncü Bölüm/II.

A. Konişmento Düzenlemek

1. Genel Olarak

Bir navlun sözleşmesi için konişmento düzenlenmesi, yükletenin talebi olmadıkça zorunlu değildir. Yükleten talepte bulunursa taşıyan, yükletenin istediği sayıda yükleme konişmentosu düzenlemek zorundadır (TTK m.1228/2)⁵³⁷. Konişmento taşıyan tarafından bizzat düzenlenebileceği gibi temsilci vasıtasıyla da düzenlenebilir. Kaptan, konişmentoyu taşıyanın temsilcisi olarak imzalayacaktır. Bu husus TTK m.1228/2 hükmünde “*Konişmento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir.*” denilmekle açıkça ifade edilmiştir⁵³⁸. Gemi bağlama limanında olsun ya da olmasın kaptan konişmento düzenleme yetkisini haizdir⁵³⁹.

Kaptan, bu yetkisine binaen konişmento düzenlerken taşıyan ile taşıtan arasındaki navlun sözleşmesi hükümlerini dikkate almalıdır; aksi halde yetkisini aşmış

⁵³⁷ Yükletenin taşıtandan farklı bir kimse olduğu durumda, yükletenin konişmento düzenlenmesini talep hakkının ortadan kaldırılıp kaldırılmayacağı öğretide tartışmalıdır. Bir görüşe göre taşıtan taşıyanla anlaşarak üçüncü kişi yükleten ile taşıyan arasındaki akdi ilişkiden (bir fikre göre kanundan) doğan bu hakkı ortadan kaldıramaz. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 68 dp. (251). Aynı yönde bkz. Cumalıoğlu, **a.g.e.**, s. 111-112; Diğer bir görüşe göre TTK m.1228/2 (eTTK m.1097/1) hükmü ile yükletene bu konuda navlun sözleşmesinden bağımsız bir hak tanınmamış, yalnızca yükletenin talebi üzerine taşıyanın konişmento düzenleme yükümlülüğü öngörülmüştür. Diğer deyişle, yükletenin konişmento düzenlenmesini talep hakkı değil, taşıyanın talep üzerine konişmento düzenleme yükümlülüğü kanundan doğmaktadır. Yükletenin konişmento düzenlenmesini talep edip edemeyeceği ise tamamen navlun sözleşmesine göre belirlenecek bir konudur. Zira üçüncü kişi yükleten, taşıtan ve taşıtan arasındaki navlun sözleşmesine dayalı olarak ve bu sözleşme hükümlerine göre yükü taşıyana teslim eder. Sonuç olarak, navlun sözleşmesinde konişmento düzenlenmeyeceği kararlaştırılabileceği gibi bunun için yükletenin muvafakatine de gerek yoktur ve bu konudaki anlaşma yükleten için de bağlayıcı olacaktır. Bkz. Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi İle Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s. 651-676), s. 660. (Deniz Yük Senedi); Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s.362 dp. (491); Aynı yönde bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 439; Bir başka görüşe göre taşıyan ile taşıtanın navlun sözleşmesinde konişmento düzenlenmeyeceğini kararlaştırılabileceği kabul edilse dahi bu, ancak sözleşme taraflarını bağlar. Sözleşmenin nispiliği ilkesi gereğince üçüncü kişi yükletene karşı bu husus ileri sürülemez. İlgili görüş için bkz. Topsoy, **Deniz Ticareti I**, s. 375. Yazar ek olarak şu hususu da ifade etmiştir: TTK m.1243/1/c uyarınca TTK m.1228 hükmü emredici hükümlerdendir. Dolayısıyla taşıyan ve taşıtanın navlun sözleşmesinde konişmento düzenlenmeyeceğini kararlaştırılabileceğini söylemek dahi şüphelidir. İlgili yorum için bkz. **a.e.**, s.375 dp. (198).

⁵³⁸ Uygulamada konişmentoyu taşıyanın ad ve hesabına düzenleme yetkisi taşıyanın yükleme limanı acentesine, çok uluslu taşıma şirketlerinde yükleme limanı şubesine yahut o ülkede kurulan benzer isimli taşıma şirketine veya gemi yöneticisine verilmektedir. Bkz. Cüneyt Süzel, **Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, 1.Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2021, s. 49. (Sorumluluğun Sınırlandırılması)

⁵³⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 308.

sayılır⁵⁴⁰. Konişmento düzenlenirken dikkate alınacak başka bir belge de yükün gemiye yüklenmesi üzerine⁵⁴¹ verilen ve daha sonra konişmento ile değiştirilecek olan “geçici makbuz (*mate’s receipt*)”dur⁵⁴². Birinci zabıt tarafından düzenlenen ve kıymetli evrak vasfı bulunmayan bu belge, yükün taşıyan tarafından teslim alındığına ve yükün teslim alındığı andaki durumuna ilişkin ispat aracıdır⁵⁴³. Geçici makbuz, taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlamadığından, TTK m.1242 anlamında diğer denizde taşıma senetlerinden sayılmaz⁵⁴⁴. Bununla birlikte söz konusu bu belgenin içeriği (örneğin yükün durumuna ilişkin ihtirazi kayıtlar), konişmentonun düzenlenmesinde esas alınır⁵⁴⁵. Dolayısıyla yük teslim alınırken verilmiş bir geçici makbuz var ise kaptan, taşıyan adına konişmento düzenlerken yükün niteliğine ve durumuna ilişkin olarak bu makbuzda yer alan bilgileri konişmentoya aktarmalıdır.

TTK m.1228/2’de “*Konişmento, ... kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir.*” esası getirilmiştir. Kaptanın taşıyanı temsilen konişmento düzenleyebilme yetkisi ona kanunen tanınmış bir yetkidir. Bu hükümden, kaptanın yetkilendirdiği bir temsilcisinin, taşıyan ad ve hesabına konişmento düzenleyebileceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Ancak bu sonucun herhangi bir sınırlamaya tâbi tutulmadan kabulü sakıncalıdır. Bu sebeple, bu yetki

⁵⁴⁰ Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 46 dp. (176).

⁵⁴¹ Belirtmek gerekir ki geçici makbuzun yüklemeden önce de verilmesi söz konusu olabilir. Bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 544.

⁵⁴² Bu belgenin isimlendirilmesi bakımından öğreti ve uygulamada ittifakla kabul edilen bir kullanım yoktur. “*Mate’s receipt*” için geçici makbuz (Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 71; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 216; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 544), kaptan makbuzu (Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 45 dp.[174].; Ecehan Yeşilova, **Konişmentonun İspat Kuvveti**, İzmir, Güncel, 2006, s. 30-31 [Konişmento]), ordino (Aybay/ Akten/ Öztaşkın/ Taçyıldız, **a.g.e.**, s. 110; Cumalıoğlu, **a.g.e.**, s. 103 dp. [326].) gibi karşılıkların kullanıldığı görülmektedir. İkinci kaptan tesellüm makbuzu şeklindeki kullanım için bkz. Yargıtay 11. HD.’nin 17.11.1981 tarih ve 1981/4401 E., 1981/4869 K. sayılı kararı. Karar için bkz. (<https://www.lexpera.com.tr/>). ; TTK m.1228 hükmünde de “...Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, onun teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada “yükleme konişmentosu” düzenlemekle yükümlüdür...” denilmekle geçici makbuza işaret edilmiştir.

⁵⁴³ Geçici makbuza ilişkin bilgi için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s.71; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 216; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 544; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 45 dp. (174); Aybay/ Akten/ Öztaşkın/ Taçyıldız, **a.g.e.**, s. 110 vd.; Yeşilova, **Konişmento**, s. 30-31; Cumalıoğlu, **a.g.e.**, s. 103 dp. (326); Hill, **a.g.e.**, s. 243

⁵⁴⁴ Hamburg Kuralları m. 18 (TTK m.1242) yönünden aynı yönde bkz. Süzel, **Taşıtan ve Yükleten**, s.174-175.; Geçici makbuzun (*mate’s receipt*), navlun sözleşmesini ve yükün taşıyan tarafından teslim alındığını ispatlayan “prima facie” delil niteliğini haiz belgeleri düzenleyen Hamburg Kuralları m.18 (TTK m.1242) kapsamındaki belgelerden olduğu yönünde bkz. Cumalıoğlu, **a.g.e.**, s. 103 dp. (326).

⁵⁴⁵ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 71; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 216; Yeşilova, **Konişmento**, s. 30-31.

yükle temas halinde olan kişilere verilebilmelidir. Bu kapsamda kaptanın konişmento düzenlenmesi için yetkilendirebileceği kişilerin, gemideki iş bölümü çerçevesinde kaptanın görevlendireceği ve onun emir ve talimatları altında olan yükle ilgili gemi zabıtları⁵⁴⁶ ile sınırlı tutulması yerinde olacaktır. Kaptanın bu kişileri konişmento düzenlemekle yetkilendirebilmesi için taşıyandan ayrıca yetki almasına da gerek yoktur⁵⁴⁷. Kaptanın taşıyan ad ve hesabına konişmento düzenlemek için acenteye yahut charterere yetki vermesi, kendisine bu hususta açık yetki verilmesi halinde mümkündür⁵⁴⁸.

TTK m.1128/2 hükmü ile konişmento düzenlenmesini talep hakkı taşıyana değil, yükü taşıyana teslim eden kişi olan yükletene verilmiştir⁵⁴⁹. Yüke ilişkin olarak konişmentoda yer alacak bilgiler, yükleten tarafından verilecek olup taşıyan (ve kaptan) da verilen beyana göre bu bilgileri konişmentoya yazmakla yükümlüdür. Taşıyan (ya da işe fiilen hâkim olan kaptan) bu bilgileri nitelendirmek yahut haklarında şerh vermek, çekince beyan etmek yetkisini haizdir^{550 551}.

⁵⁴⁶ Bu arada kaptanın yükle ilgili gemi adamları dışında, diğer gemi adamlarına bu yetkiyi vermesi belirttiğimiz gerekçeler doğrultusunda mümkün olmamalıdır.

⁵⁴⁷ Belirtmek gerekir ki iradi temsilde temsil olunan, temsilciye yerine başkasını ikame edebilme yetkisi vermemiş ise temsilcinin kendi yerine başkasını ikame etmesi kural olarak mümkün değildir. Fakat durumun gereklerine göre buna mecbur ise yahut âdet bu ikameye uygun ise temsilci, yerine başkasını ikame edebilir (Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 247). Öte yandan burada kaptan, iradi bir temsil yetkisi ile değil kanuni temsil yetkisi ile hareket etmektedir. Onun temsil yetkisinin kapsamını da kanun çizmiştir. Kanunda açıkça kaptanın bu hususta yetkilendirdiği temsilcisinin de taşıyan ad ve hesabına konişmento düzenleyebileceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla iradi temsile ilişkin bir sınırlandırmayı burada -kaptanın kanuni temsil yetkisi için- öngörmek yerinde olmayacaktır. Kaptanın belirttiğimiz şartlar çerçevesinde tayin edebileceği temsilcisinin ise iradi temsil yetkisini haiz olacağı izahtan varestedir. Bkz. ve karş. Meltem Deniz Güner-Özbek, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 18, Sayı: 3, (s. 233-254), 2012, s. 240-241 (Konişmento).

⁵⁴⁸ Kaptanın konişmento düzenlenmesi için yerine temsilci ikame edebilmesine ilişkin bir diğer görüş şöyledir: “...*Türk hukukunda da kaptanın yerine birini ikame edebilmesi, bir temsilcisinin onun adına konişmento düzenlemesi ancak kendisine –ki bu konudaki yetkiler genellikle charter sözleşmelerinde verilmektedir- bu konuda yetki verilmesi halinde mümkün olur. TTK’nin 1228’inci maddesinin 2’inci fıkrasındaki bu hükmü bu şekilde anlaşılmalıdır.*” Burada kaptanın yerine başkasını ikame edebilmesi için bir ayrıma gidilmeksizin kendisine yetki verilmesi gerektiği ifade edilmektedir. İlgili görüş için bkz. Güner - Özbek, **Konişmento**, s. 241.

⁵⁴⁹ Süzel, **Taşıtan ve Yükleten**, s. 198; Yükleten olmayan taşıyanın, konişmentoda yer alacak bilgileri verme konusunda yetkisi olmadığına ilişkin olarak bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 446.

⁵⁵⁰ Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 446.

⁵⁵¹ Navlun sözleşmesine konu malların varma limanında teslimini istemek hakkı, kıymetli evrak niteliğine sahip olan konişmentoya bağlanmıştır. Kendisinden beklenen fonksiyonları yerine getirebilmesi ve ticaret hayatında ihtiyaç duyulan işlem güvenliğinin tesisi için konişmentonun doğru olarak düzenlenmesi gerektiği gibi içeriğinin de yanlış olmaması gerekir (Samim Ünan, “Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı”, **Deniz Hukuku**

Konişmentonun yanlış düzenlenmesi halinde taşıyanın sorumluluğu söz konusu olacaktır. Taşıyanın bu sorumluluğu, sözleşmenin yapılması sırasındaki kusura yani “culpa in contrahendo”⁵⁵² esasına göre belirlenmektedir⁵⁵³. Buna göre taşıyan, yükletenle konişmento alıp verme sözleşmesinin⁵⁵⁴ yapılması sırasındaki kusurdan sorumludur. Zira bu sözleşme, sonraki her haklı konişmento hamili lehine yapılmış üçüncü kişi lehine sözleşmedir⁵⁵⁵. Yanlış konişmento dolayısıyla taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için taşıyan ya da onun adına konişmento düzenleyen kişiler kusurlu olmalı, yanlış konişmento sebebiyle bir zarar ortaya çıkmalı⁵⁵⁶ ve konişmento hamili iyiniyetli diğer deyişle konişmentoyu içeriğinin doğruluğuna inanarak iktisap etmiş⁵⁵⁷ olmalıdır⁵⁵⁸. Taşıyanın diğer temsilcisinin ve kaptanın konişmento düzenlenmesindeki ve öncesinde sözleşme görüşmelerindeki fiillerinden taşıyan, TBK m.116 uyarınca

Dergisi, Yıl: 5, Sayı: 1-4, (s. 1-12), s. 2 (Yanlış Konişmento); Murat Demirkıran, **Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul, Arıkan, 2008, s. 74 [Konişmento]) . Bu sebeple yüke ilişkin kayıtların konişmentoya geçirilmesi sırasında gerekli çekincelerin ve şerhlerin kaptan (ve taşıyan) tarafından konişmentoya yazdırılması gerekmektedir.

⁵⁵² Culpa in contrahendo dolayısıyla meydana gelen zararların tazmini isteminin haksız fiil hükümlerine mi yoksa borca aykırılık hükümlerine mi tabi olacağı tartışmalı bir konudur. Bu sorumluluk borca aykırılık esasına dayandırıldığı takdirde TBK m.112 vd. hükümlerinin uygulanması söz konusu olacaktır. Öte yandan bu sorumluluğun bazı sonuçları için haksız fiil, bazı sonuçlar için borca aykırılık hakkındaki hükümlerin (örneğin yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluğa ilişkin TBK m.116) uygulanmasını öngören karma görüşler de mevcuttur. Ancak öğretide ağırlıklı görüşün (ve Yargıtay’ın) Culpa in contrahendo sorumluluğunu borca aykırılık hükümlerine dayandırdığı ifade edilmelidir. Bu konudaki görüşler için bkz. Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 513 vd.

⁵⁵³ Bkz. Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 284-285; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 212; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 95-96; Demirkıran, **Konişmento**, s. 74; Bir diğer görüşe göre taşıyanın yanlış konişmento sebebiyle sorumluluğu için TBK m.112 anlamında sözleşmeye aykırılık hükümlerini kullanmak mümkün olup tazminat için culpa in contrahendo temeline dayanmaya lüzum yoktur. Bkz. Yeşilova, **Konişmento**, s. 224-225; Bir başka görüşe göre ise taşıyanın yanlış konişmento düzenlemesi, taşıyanın özen sorumluluğunun (yükümlülüğünün) ihlali anlamına gelir. İlgili görüş için bkz. Fevzi Topsoy, “Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 18, Sayı: 2, 2012, (s. 545 – 584), s. 571-572 (Temiz Konişmento).

⁵⁵⁴ Konişmento ile belirlenen gönderilenin hak ve borçları navlun sözleşmesine tabi değildir. Gönderilenin varna limanında yükün teslimini istemek konusunda bağımsız bir hakkı vardır. Onun bu hakkının esasen taşıyan ve yükleten arasında kurulan ve üçüncü kişi lehine sözleşme niteliğindeki “konişmento alıp verme sözleşmesi”nden doğduğu kabul edilir. Açıklama için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 85-86; Konişmento alıp verme sözleşmesi hakkında ayrıca bkz. Yeşilova, **Konişmento**, s. 50-52.

⁵⁵⁵ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s.95-96.

⁵⁵⁶ Ünan, **Yanlış Konişmento**, s. 2; Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 213-214.

⁵⁵⁷ Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 213.

⁵⁵⁸ Belirtmek gerekir ki sorumluluk için konişmentodaki kaydın yanlışlığını, zararı ve yanlışlıkla zarar arasındaki illiyet bağıını konişmento hamili, kendisinin ve temsilcilerinin kusuru bulunmadığını ise taşıyan ispatlamalıdır. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 97-98; Demirkıran, **Konişmento**, s. 130. Taşıyanın kusursuzluğunu ispatlaması gerektiğine ilişkin olarak aynı yönde ayrıca bkz. Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 213; Ünan, **Yanlış Konişmento**, s. 3; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 289; Yeşilova, **Konişmento**, s. 229-230.

sorumlu olacaktır⁵⁵⁹. Kusurlu davranışı ile yanlış konişmento düzenleyen kaptan da bu sebeple zarar gören iyiniyetli konişmento hamiline karşı TTK m.1089 hükmü uyarınca sorumlu olacaktır⁵⁶⁰.

Yanlış konişmento düzenlenmesinden dolayı taşıyanın sorumluluğunun sınırlı olup olmadığı üzerinde durulmalıdır. Bu halde sorumluluk Borçlar Hukukuna dayanan bir sorumluluk olduğundan⁵⁶¹, taşıyanın eTTK m.1114'te ifade edilen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı eski kanun döneminde çoğunluk tarafından kabul edilmekteydi⁵⁶². Yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğun TTK m.1186 hükmünün uygulama alanına girdiğine ilişkin açık bir düzenleme yoktur. TTK m.1241/4'e göre *"...aldatma kastının varlığı hâlinde taşıyan, konişmentodaki kayıtlara güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişilere karşı, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanmaksızın sorumludur."* Hükmün mefhumu muhalifinden aldatma kastının olmaması halinde taşıyanın m.1186'daki sınırlamalardan yararlanabileceği sonucuna ulaşılabilir⁵⁶³. Bu sonucun TTK m.1190/2 gereğince taşıyanın adamlarına (ve dolayısıyla kaptana) da uygulanması gereklidir.

2. Kaptanın Taşıyan Sayılması

Konışmento kaptan (veya taşıyanın diğer bir temsilcisi) tarafından düzenlenmiş ve konişmentoda taşıyanın kimliği gösterilmemişse yahut taşıyanın kim

⁵⁵⁹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 96.

⁵⁶⁰ Bkz. Demirkıran, **Konışmento**, s. 74 dp. (285).

⁵⁶¹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 98; Demirkıran, **Konışmento**, s. 130.

⁵⁶² Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 98; Demirkıran, **Konışmento**, s. 130; Akan, **Yüke Özen**, s.131-132; Aksi yönde bkz. Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 214; Yeşilova, **Konışmento**, s. 232.

⁵⁶³ Bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 197. Yazar, yanlış tarihli konişmento düzenlenmesine TTK m.1241 hükmünün bir sonuç bağlamadığına işaret etmiş; yanlış tarihli konişmento düzenlenmesi halinde bunun taşıyanın TTK m.1187/1 kapsamına giren bir pervasızca hareketi olacağını ifade ile taşıyanın bu halde sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedeceğini belirtmiştir.; Yanlış tarihli konişmento düzenlenmesinde aldatma kastının varlığının açık olduğu ve Hamburg Kuralları m.17 (ve dolayısıyla TTK m.1241) hükmünün kıyasen uygulanması hakkında bkz. Süzel, **Taşıtan ve Yükleten**, s. 500; TTK tasarı halinde iken, yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan sorumluluğa m.1186 hükmünde belirtilen azami sınırın uygulanmayacağı yolunda -TTK m.1186 hükmüyle sınırlı olarak- yapılan değerlendirme için bkz. Yeşilova, **Konışmento**, s. 232.

olduğu açıkça anlaşılamıyor⁵⁶⁴ ise donatan⁵⁶⁵, taşıyan sayılacaktır (TTK m.1238/2-3)⁵⁶⁶. Bu ihtimalde donatan, konişmentodan doğan hak ve borçlar yönüyle taşıyan sayılacaktır^{567 568}. Ancak konişmento hamilinin açık istemi üzerine donatan, taşıyanın ad ve soyadını yahut ticaret ünvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirebilirse taşıyan sayılmaktan kurtulur (TTK m.1238/2).

Temsilcinin düzenlediği konişmentodan taşıyanın kim olduğu anlaşılamıyor ise TTK m.1238/3 hükmüne göre, temsilci de TTK m. 1238/2 uyarınca sorumlu tutulan donatanla birlikte taşıyan sayılacaktır. Belirtmek gerekir ki maddenin üçüncü fıkrasındaki bu hüküm, oldukça aşırıya kaçan⁵⁶⁹ ve esasen gerekli olmayan bir

⁵⁶⁴ TTK m.1238/1 hükmünde konişmetoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan yahut kendi ad ve hesabına imzalanan kişinin taşıyan sayılacağı ifade edilerek bu hususta aksi ispat edilemez bir varsayım kabul edilmiştir (Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 371). Dolayısıyla konişmentonun taşıyan adına imzalandığı ihtimalde taşıyanın kim olduğunun belirlenmesinde bir sorun yaşanmayacaktır. Öte yandan bilhassa yolculuk charteri sözleşmeleri kapsamında düzenlenen konişmentolarda, imza hanesinde geminin mühürü ve üzerinde gemi kaptanı yahut bu konuda yetkilendirilmiş yükleme limanı acentesinin imzası taşıyan belirtilebilir bulunur. Bu halde imza hanesinden taşıyanın tespiti mümkün olmaz. Bu durumda konişmentonun ön yüzünde bir taşıma şirketinin ticaret ünvanı var ise bu şirketin taşıyan olarak sayılması gerekir. Uygulamada MSC, COSCO veya HAPAG gibi çok uluslu taşıma şirketlerince düzenlenen konişmentoların ön yüzünde ticaret ünvanının tamamı değil ünvanlarında ortak olarak kullandıkları kısmın yazıldığı görülmektedir. Bu şekildeki konişmentoların arka yüzünde, genellikle ünvanın hangi ülkede yerleşik taşıma şirketini ifade ettiğine ilişkin kayıt bulunur. Bu halde konişmentonun arka yüzü ile ön yüzü arasındaki kayıt çelişmiyorsa arka yüzdeki kayıt esas alınarak taşıyan belirlenebilir. Bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 49-50 ve s. 53.

⁵⁶⁵ Malik gemiyi kendi nam ve hesabına işletmekteyse TTK m.1238/2 gereği taşıyan sayılacak kişi - aynı zamanda donatan olan- malik olacaktır. Öte yandan TTK m.1061/2 hükmü gereği kendisinin olmayan gemiyi kendi suda kendi adına kullanan kişi (yani işleten) üçüncü kişilerle ilişkilerinde donatan sayılacaktır. Dolayısıyla işleten var ise bu durumda TTK m.1238/2 gereği taşıyan sayılacak kişi (-malik değil-) işleten olacaktır. Bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 54-55; Geminin kiralanması ihtimali için aynı yönde bkz. Güner - Özbek, **Konişmento**, s. 245-246.

⁵⁶⁶ TTK m.1238/2 hükmünde (eTTK m.1099'dan farklı olarak) donatanın taşıyan sayılması için, kaptan veya donatanın diğer temsilcisi tarafından düzenlenmesi şartına yer verilmemesi öğretide eleştirilmiştir. Buna göre donatan, kaptan veya başka bir temsilcisi tarafından düzenlenmeyen bir konişmentonun kim tarafından ya da kimin adına düzenlendiğini bilmeyebilir. Bu halde donatanın, kendisine sunulan taşıyan sayılmaktan kurtulma imkanından yararlanmasının mümkün olmayacağı ifade edilmiştir. Bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 371.

⁵⁶⁷ Serap Amasya, "Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Fiili Taşıyan Kavramı", **Galatasaray Üniversitesi HFD**, Sayı: 2020/2, 2020, (s. 1125-1153), s. 1144. (Fiili Taşıyan); Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s.69; Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 339; Bu ihtimal için Alman doktrininde donatanın yükle ilgili tüm kişilere karşı taşıyan yerine kaim olup ve navlun sözleşmesinin tarafı haline geleceğini kabul eden görüşler için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 69 dp. (258).

⁵⁶⁸ TTK m.1238/2 hükmünde, konişmentodan taşıyanın açıkça anlaşılamaması halinde donatanın taşıyan sayılacağı hüküm altına alınmıştır. Fakat belirtmek gerekir ki donatanın temsilcisi olmayan -ve fakat taşıyanın temsilcisi olan- veya fiil ve işlemlerinden donatanın sorumlu olmadığı kişilerin düzenlediği konişmento dolayısıyla donatanın taşıyan sayılması ve sorumlu tutulması mümkün değildir. Bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan/ Yazıcıoğlu, **5. Kitap Hakkında**, s. 199 ; Güner - Özbek, **Konişmento**, s. 243 - 244; Demirkıran, **Konişmento**, s. 134.

⁵⁶⁹ Bu yönde bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan/ Yazıcıoğlu, **5. Kitap Hakkında**, s. 200.

hükümdür. Zira TTK 1238/2 hükmü uyarınca, taşıyanın belirlenemediği bir konişmentonun varlığı halinde donatan, taşıyan olarak sayılmaktadır; bu sayede taşıyanın içeriğinden anlaşılamadığı konişmento, borçlusu bilinebilir ve böylece kıymetli evrak fonksiyonunu ifa edebilir hale gelmiştir⁵⁷⁰. Bu durum dikkate alındığında, konişmento hamilinin TTK m.1238/2 hükmü ile yeterince korunduğu ifade edilmelidir. Bunun ötesinde, donatana bağlı olarak çalışan ve donatana nazaran oldukça güçsüz bir konumda bulunan kaptanın dahi taşıyan sayılabilmesi gibi ağır bir sonucu ortaya çıkarabilecek TTK m.1238/3 hükmünün düzenlenmiş olması gereksizdir⁵⁷¹. Bir kanun değişikliği ile temsilcinin de taşıyan sayılması ihtimalini öngören TTK m.1238/3 hükmünün kaldırılması yerinde olacaktır.

TTK m.1238/3 hükmünde temsilcinin taşıyan sayılmaktan kurtulması için “konişmento hamilinin açık istemi üzerine” taşıyana ilişkin maddedeki bilgileri bildirerek belgelendirmesi gerektiği ifade olunmuştur. TTK m.1238 madde gerekçesinde ise “...konişmentoyu temsilci sıfatıyla düzenleyen kişilerin de donatanla birlikte taşıyan sayılacağı açıklanmıştır. Bu halde, konişmento hamiline donatan veya temsilcisinden taşıyana ait kimlik bilgilerini talep etme hakkı verilmek suretiyle ona taşıyanı doğrudan dava edebilme imkânı sağlanmıştır.” denilmektedir⁵⁷². Konişmento hamili, açık istemde bulunmaz ise kaptanın (yahut başka bir temsilcinin veya donatanın), taşıyana ilişkin kimlik bilgilerini bildirerek bunu belgelendirip taşıyan sayılmaktan kurtulup kurtulamayacağı üzerinde durulması gereken bir husustur. Hükmün lafzından ve gerekçesinden hareket edilerek bu soruna olumsuz yanıt vermek mümkündür. Fakat bu sonuç hükmün özüne uygun olmayacaktır. Düzenlemenin amacı, taşıyanın kimlik bilgilerinin ortaya çıkarılmasını sağlamaktır. Dolayısıyla konişmento hamilinin açık istemi olsun ya da olmasın kaptan, taşıyanın kimlik bilgilerini bildirip bunu belgelendirerek donatan sayılmaktan kurtulur. Bu bildirim ve belgelendirme şartının olası bir dava öncesinde yahut sırasında⁵⁷³ yerine getirilmesi mümkündür.

⁵⁷⁰ Bu hususta bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 69.

⁵⁷¹ TTK m.1238/3 hükmünün, özellikle Türk limanlarından yapılan ihracat taşımalarında konişmento düzenleyen Türk acenteleri için tehlikeli olduğu belirtilmektedir. Bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 60.

⁵⁷² Madde gerekçesi için bkz. (<https://www.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

⁵⁷³ Aynı yönde bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 57 dp. (148).

Taşıyanın kimliğini tespit etmek amacı, TTK m.1238/2 hükmünde yer alan “*meğerki, konişmento hamilinin açık istemi üzerine, donatan taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun*” bakımından da geçerlidir. Buradan hareketle donatan yahut kaptandan (veya taşıyan sayılan diğer bir temsilci) herhangi birisi taşıyana ilişkin kimlik bilgilerini bildirip bunu belgelendirirse her ikisi de taşıyan sayılmaktan kurtulur⁵⁷⁴. TTK m.1238/2 ve 3 hükümlerinde donatanın ve kaptanın (veya taşıyanın diğer temsilcisinin) taşıyan sayılacağını öngören düzenlemelerin, eTTK m.1099’dan farklı olarak⁵⁷⁵ aksi ispat edilebilen karine niteliğinde olduğunu belirtmek gereklidir⁵⁷⁶.

Konişmento hamilinin talebi üzerine yapılacak bildirimin hangi süre zarfında ve hangi yöntemle yapılacağı düzenlenmemiştir⁵⁷⁷. Kanaatimizce bildirim için sürenin makul bir süre olması gerekir; belgelendirme için ise taraflar arasındaki sözleşmeler ve ticaret sicili esas alınabilir⁵⁷⁸. Taşıyanın ad ve soyadı yahut ticaret unvanı ile işletme merkezi yanlış veya geç bildirilirse taşıyan, donatan ve taşıyanın temsilcisi bu tür bir bildirim sebebiyle doğacak zararlardan müteselsilen sorumlu olacaklardır (TTK m.1238/4). Dolayısıyla yapılacak bildirim yanlış ise yahut makul süre aşılmış ise bu durumda taşıyan, donatan ve taşıyanın temsilcisi bu tür bir bildirim sebebiyle doğacak zararlardan müteselsilen sorumlu tutulacaklardır. Yapılacak geç bildirimin ne zamana kadar geçerli sayılacağını hükümde belirtilmemiş olması ise bir eksiklik olarak dikkat çekmektedir.⁵⁷⁹

⁵⁷⁴Bu ihtimalde donatan veya temsilcilerden birinin gerçek taşıyanı ispat etmesi halinde her ikisinin de taşıyan sayılmaktan kurtulacağına ilişkin olarak aynı yönde bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 60.

⁵⁷⁵ eTTK m.1099 hükmünde düzenlenen taşıyanın adının gösterilmemesi halinde donatanın taşıyan sayılması ihtimali, aksi ispatlanamayan varsayım niteliğindeydi. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 69.

⁵⁷⁶ Amasya, **Fiili Taşıyan**, s. 1143; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 52 vd.; Topsoy, **Deniz Ticareti I**, s. 383; Güner - Özbek, **Konişmento**, s. 250.

⁵⁷⁷ Çetingil/ Kender/ Ünan/ Yazıcıoğlu, **5. Kitap Hakkında**, s. 199- 200.

⁵⁷⁸ Güner - Özbek, **Konişmento**, s. 250.

⁵⁷⁹ TTK tasarı halinde iken maddeye ilişkin olarak yapılan bir değerlendirmede bu hususun mutlaka kanunda düzenlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Çetingil/ Kender/ Ünan/ Yazıcıoğlu, **5. Kitap Hakkında**, s. 200.

B. Deniz Yük Senedi Düzenlemek

Teknik ve ticari gelişmelere bağlı olarak gelişen taşımacılık şartlarında yükün konişmentodan önce varma limanına ulaşması sonucu konişmentonun teslim engeli oluşturmaya başlaması, konişmento yerine basit bir ispat belgesinin yeterli olduğu taşımaların artması konişmento dışında bir ispat belgesine gereksinim yaratmıştır⁵⁸⁰. Bunun sonucu olarak “deniz yük senedi” olarak isimlendirilen belgelerin kullanımı yaygınlaşmıştır⁵⁸¹. TTK m.1242 hükmünde “**Taşıyanın** taşınacak eşyayı teslim aldığı göstermek üzere **düzenlediği** konişmentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna karine oluşturur; ancak bu karinenin aksi ispatlanabilir.” esasına yer verilmiştir. Hükümde taşıma senetlerinin taşıyan tarafından düzenleneceğine vurgu yapılmıştır. Konişmentonun aksine taşıyan, yükletenin istemi üzerine deniz yük senedi (genel olarak diğer denizde taşıma senedi) düzenlemekle kanunen yükümlü tutulmamıştır. Dolayısıyla taşıyan, yükletenin istemi üzerine deniz yük senedi (genel olarak diğer denizde taşıma senedi) düzenlemek zorunda değildir⁵⁸².

Kaptanın bu senetleri düzenleyip düzenlemeyeceğine ilişkin olarak ise TTK m.1242 hükmünde bir açıklık yoktur. Öte yandan bu senetler, ispat işlevi bakımından yalnızca “taşıma sözleşmesinin yapıldığı” ve “eşyanın senette yazılı olduğu gibi teslim alındığı” konularında aksi ispatlanabilir karine oluşturmaktadır; bu senetlerin kıymetli evrak niteliği ise yoktur⁵⁸³. Kaptan, diğer taşıma senetlerinin ispat işlevlerini ve buna ek olarak da kıymetli evrak niteliğini haiz olan konişmentoyu taşıyan adına düzenlemeye kanunen yetkili kılınmıştır (TTK m.1228/2). O halde kıymetli evrak niteliğini haiz olmayan ve ispat işlevi açısından da konişmentodan daha kapsamlı bir etkiye sahip bulunmayan diğer denizde taşıma senetlerini düzenleme konusunda kaptanın taşıyanı temsil yetkisi evleviyetle vardır. Bu nedenle kaptan, taşıyan adına diğer denizde taşıma senedi (örneğin uygulamada sıkça görülen deniz yük senedi) düzenleme konusunda temsil yetkisini haizdir.

⁵⁸⁰ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 379-380.

⁵⁸¹ Deniz yük senedine ihtiyaç yaratan etkenlere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Yük Senedi**, s. 652 vd.

⁵⁸² Yazıcıoğlu, **Deniz Yük Senedi**, s. 659-660; Süzel, **Taşıtan ve Yükleten**, s. 199 dp. (740).

⁵⁸³ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 381.

IV. YÜKLE İLGİLİLERİ TEMSİL YETKİSİ

TTK m.1112/1 hükmü uyarınca kaptan, yolculuk sırasında yükle ilgililerin menfaati gereği eşyanın en iyi şekilde korunması için gerekli özeni göstermekle yükümlüdür⁵⁸⁴. Kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisi, yükün teslim alındığı andan başlayacaktır. Fakat bu temsil yetkisinin ne zamana kadar süreceği hususu tartışmalıdır. Bir görüşe göre bu yetki, geminin varma limanına ulaşmasıyla sona erecektir⁵⁸⁵. Diğer bir görüş ise temsil yetkisinin yükün boşaltılması ile sona ereceği yönündedir⁵⁸⁶. Belirtilmelidir ki öğretide baskın görüş, bu yetkinin yükün (gönderilene) teslimiyle sona ereceğini ifade etmektedir⁵⁸⁷. Öğretide Okay; kaptanın bu yetkisinin ona yükle ilgililerin menfaati icabı tanındığına, varma limanında gönderilenin bulunacağına, kaptanın bu yetkisini kullanırken talimat alması gerektiğine ve gerekli tedbirlerin gönderilen tarafından bizzat alınabileceğine işaret ederek yetkinin, varma limanına ulaşmakla sona ereceğini belirtmiştir⁵⁸⁸. Kanaatimizce gönderilenin yük üzerindeki fiili hakimiyeti ancak teslimle sağlanmaktadır. Bu nedenle kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisinin yükün varma limanında gönderilene teslimi ile sona ereceğini kabul etmek isabetli olacaktır.

Kaptan, yükün teslim alındığı andan varma limanında tesliminin gerçekleştirileceği ana kadar yüke özen gösterme yükümlülüğünün (TTK m.1112/1) ifasının gerektirdiği ölçüde yükle ilgilileri temsil yetkisini haizdir⁵⁸⁹. Dolayısıyla donatanı temsil yetkisinden farklı olarak yükle ilgilileri temsil yetkisi, bağlama limanında da mevcuttur⁵⁹⁰. Kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisi de donatan ve taşıyanı temsil yetkisinde olduğu gibi kanundan doğmaktadır. Kaptanın bu temsil yetkisi, kural olarak yükle ilgililerin menfaatinin korunması amacıyla tanınmış

⁵⁸⁴ Kaptanın yükle ilgililerin menfaatini korumak görevi için bkz. İkinci Bölüm/III/G/2.

⁵⁸⁵ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 359.; Ersözlü, **a.g.e**, s. 197.

⁵⁸⁶ Bu görüşü savunan yazarlar için bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 359 dp. (146).

⁵⁸⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 197; Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 116; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 308; Eriş, **a.g.e**, s. 5477.

⁵⁸⁸ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 359. Aynı yönde bkz. Ersözlü, **a.g.e**, s. 197.

⁵⁸⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 308.

⁵⁹⁰ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 197.

olduğundan yükle ilgililerin aleyhine veya onların talimatlarının aksine kullanılamaz⁵⁹¹.

Gemide bulunan tüm yükler için kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisi mevcuttur⁵⁹². Somut yük için navlun sözleşmesi kurulması zorunlu değildir⁵⁹³. Bu sebeple, taşıyana ait yahut ücretsiz taşınan hatta kaptanın bilgisi dışında gemiye getirilmiş olan yükler bakımından da kaptanın kanuni temsil yetkisi vardır⁵⁹⁴. Kaptanın temsile yetkili olduğu yükle ilgili şahıslar kavramına taşıtan, yükleten⁵⁹⁵, gönderilen ve kaptanın bilgisi dışında gizli olarak gemiye yük getiren kimse girmektedir⁵⁹⁶.

A. Zararın Önlenmesi veya Azaltılmasına Yönelik Tedbirler

Kaptanın yüke özen yükümlülüğü, zararın önlenmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınmasını da içermektedir. Bu çerçevede kaptan, yükle ilgililerin menfaatini göz önünde tutarak onların talimatlarını almak ve şartların el verdiği kadarıyla bu talimatları yerine getirmek zorundadır (TTK m.1112/2). Talimat alması mümkün değilse alınacak tedbire kaptan karar verecek ve alınan tedbirler konusunda yükle ilgilileri gecikmeksizin bilgilendirmekle yükümlü olacaktır (TTK m.1112/2). Bununla birlikte kaptan, yalnızca talimat alamadığı durumlarda değil, bir zararın önlenmesi yahut azaltılması için özel önlemlerin alınması gereken tüm haller bakımından yükle ilgilileri bilgilendirmekle mükelleftir⁵⁹⁷. Esasen bir zararın önlenmesi yahut azaltılması için özel önlemlerin alınması gereken durumlarda, yükle ilgililerin talimatlarını almaya çalışmak bu bilgilendirmeyi de içermektedir.

Kaptan, bir zararın önlenmesi yahut azaltılması için özel önlemlerin alınmasının zorunlu olması halinde gerekli tüm tedbirleri almakta yetkilidir. Örneğin kaptan, müşterek avarya söz konusu olmaksızın yükle ilgililerin menfaati gereği varma limanından önce bir limana girerek yükü elden geçirip tekrar gemiye yüklemek

⁵⁹¹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 359; Müşterek avarya halinde kaptan, gemi ve yüklerin selametinin sağlanması amacıyla bir yük üzerinde tasarrufta bulunabilecektir. Örneğin bu kapsamda gemiyi hafifletmek için denize yük atabilir. Bkz. **a.e**, s. 359.

⁵⁹² Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 358; Eriş, **a.g.e**, s. 5477.

⁵⁹³ Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s.116; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196.

⁵⁹⁴ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196.

⁵⁹⁵ Taşıtan ve yükleten kavramlarının çeşitli ulusal ve uluslararası düzenlemeler çerçevesinde ele alındığı ayrıntılı çalışma için bkz. Cüneyt Süzel, **Taşıtan ve Yükleten**, s. 99 vd.

⁵⁹⁶ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 196; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e**, s. 142.

⁵⁹⁷ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 475.

zorunda kalabilir. Bu örnekte kaptan, yükün elden geçirilmesi ve limana girişle ilgili hukuki işlemlerde yükle ilgilileri temsilen hareket etmektedir⁵⁹⁸. Kaptanın rutubetlenen buğday yükünün bozulmasını engellemek amacıyla bir ara limanda yükü kısmen veya tamamen boşaltıp havalandırmak için ardiye sözleşmesi yapması; yük kuruduktan sonra taşınması için navlun sözleşmesi yapması mümkündür⁵⁹⁹.

TTK'da, bir zararın önlenmesi veya azaltılması için alınabilecek özel önlemlere ilişkin esaslar getirilmiştir. TTK m.1112/3 hükmüne göre kaptan, bu tür durumlarda yükü kısmen yahut tamamen boşaltmaya yetkilidir. Bununla birlikte eğer yükün bozulması sebebiyle veya diğer bir sebeple doğabilecek büyük bir zararın başka surette engellenemeyeceği anlaşıyorsa yükü satmaya da yetkilidir. Ayrıca kaptan, yükün muhafazası veya daha ileri götürülmesi için gereken parayı temin etmek amacıyla yükü rehnedebilecektir (TTK m.1112/3)⁶⁰⁰.

B. Yolculuğun Sürdürülmesine Engel Olan Hallerde

Yukarıda da ifade ettiğimiz gibi kaptan, navlun sözleşmesinde belirlenen rotayı, kararlaştırılmamış ise en elverişli rotayı izlemekle yükümlüdür. Bununla birlikte kaptan, belli şartlarda rotadan ayrılabilme yetkisine sahiptir⁶⁰¹. TTK m.1113 hükmüne göre yolculuğun takip edilen rotada sürdürülmesi umulmayan hal⁶⁰² sebebiyle mümkün olmazsa kaptan; durumun gereklerine göre ve imkanların el verdiği kadarıyla uygulamak zorunda olduğu talimata göre, başka bir rotadan yolculuğa devam etmeye, yolculuğa ara vermeye ya da kalkma limanına dönmeye yetkilidir.

Kaptan umulmayan bir hal yüzünden navlun sözleşmesinin sona ermesi durumunda, TTK m.1211 hükümlerine göre hareket edecektir (TTK m.1113/2). Navlun sözleşmesi, geminin umulmayan bir hal yüzünden zıyaı nedeniyle hükümden

⁵⁹⁸ Aybay/ Aybay/ Aybay/ Aybay, **a.g.e.**, s. 570-571.

⁵⁹⁹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 197.

⁶⁰⁰ Deniz öduncüne ilişkin hükümler artık işlevini tamamladıkları ve günümüz deniz ticaretine yabancı olduğu için TTK'ya alınmamıştır. Bkz. TTK Genel Gerekçe (164) numaralı açıklama. Gerekçe için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

⁶⁰¹ Kaptanın kararlaştırılan rotayı ya da en elverişli olan rotayı takip etme görevi için bkz. İkinci Bölüm/III/C.

⁶⁰² Hükümde ifade edilen “umulmayan hal” önceden tahmin edilemeyen ve kaptanın da sebep olmadığı bir durumu ifade etmektedir. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 55 dp. (212): Sözer, **Ders Kitabı I**, s.519. Yazar, bu yönüyle maddedeki “umulmayan hal” ifadesinin Borçlar Hukuku'ndaki klasik beklenmeyen hal kavramı manasında yorumlanmaması gerektiğine işaret etmektedir. Bkz. **a.e.**, s. 519.

düşse de kaptanın yükü ile ilgililerin yokluğunda TTK m.1112 madde uyarınca, onların menfaatini koruma yükümlülüğü devam eder (TTK m.1211⁶⁰³). TTK m.1211/1 hükmü uyarınca “Kaptan acil hâllerde önceden danışmasına bile gerek olmaksızın, durumun gereğine göre eşyayı ilgililerin hesabına başka bir gemi ile varma limanına taşıtmak veya eşyanın güvenli bir yerde depo edilmesini veya uygun fiyatla satılmasını sağlamak zorundadır. Kaptan, bu yükümlülüklerinin ifası ve eşyanın bakımı için gereken giderleri karşılamak üzere eşyayı rehnetmeye veya bir kısmını satmaya da yetkilidir.” Bu hüküm uyarınca yük, yeni bir taşıyana yahut ardiye sahibine teslim edilebilir. Yükün teslim edildiği kişiler, hükümden düşen navlun sözleşmesinin taşıyanının, zayi olan gemi kaptanının ve donatanının yardımcı şahsı (TBK m.116 – eBK m.100) değildirler. Dolayısıyla bu kişiler (eski taşıyan, kaptan, donatan) ancak taşıyan veya ardiye sahibini seçmedeki kusurları sebebiyle sorumlu tutulabilirler⁶⁰⁴. Kaptanın TTK m.1211/1 uyarınca kendisine düşen yükümlülüklerini yerine getirmemesinden doğan zararlardan, taşıyanın yanı sıra donatan da sorumludur (TTK m.1211/3). Öte yandan TTK m.1211/2 hükmü ile “taşıyanın mesafe navlunu ile geminin zayi olduğu ana kadar doğmuş bulunan alacakları ve eşyayı takyit eden müşterek avarya garame payları⁶⁰⁵ ile kurtarma alacakları ödenmedikçe veya bunlar karşılığında yeterli teminat gösterilmedikçe” kaptanın eşyayı elden çıkarmaya veya taşıtmak için başka bir gemiye teslime zorunlu olmadığı esası getirilmiştir.

C. Yolculuğun Devamı İçin Zorunluluk Bulunması Halinde

TTK m.1114 uyarınca kaptan, yolculuğun devamı için zorunluluk varsa, eşyayı satabilir⁶⁰⁶, rehnedebilir yahut kullanabilir. Diğer deyişle bütün ilgililerin (gemi ve yükün) ortak menfaati icabı olarak yolculuğun devamı için zorunluluk varsa kaptan

⁶⁰³ Belirtmek gerekir ki, TTK m.1226/3 uyarınca sözleşmenin yolculuk başladıktan sonra feshi halinde de kaptanın yükümlülüklerine ilişkin TTK m.1211 hükmü uygulanacaktır.

⁶⁰⁴ Can, **a.g.e.**, s. 92 dp. (233); Taşıyan örneği bakımından aynı yönde bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 271.

⁶⁰⁵ TTK m.1277/1 hükmünde “Kaptan, garame payları ödenmedikçe veya ... bunlar için teminat gösterilmedikçe garameye iştirak edecek eşyayı teslim edemez; ederse kendisi de bu paylardan şahsen sorumlu tutulur.” denilmektedir. Müşterek avaryaya ilişkin bu hüküm, navlun sözleşmesinin sona ermesini de kapsayan geniş ve genel bir düzenlemedir. Bu sebeple TTK m.1211/2 hükmünün müşterek avarya bakımından gereksiz olduğu ifade edilmektedir. Bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 303.

⁶⁰⁶ Yolculuğun tamamlanmasından (devamından) bahsedilebilmesi için yükün tamamı değil ancak bir kısmı satılabilecektir. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 197; Aynı yönde bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 359.

eşya üzerinde tasarrufta bulunma yetkisine sahiptir. Müşterek avarya sebebiyle barınma limanına girilmesi halinde liman masrafları için yük üzerinde tasarrufta bulunabilir⁶⁰⁷. Bu halde kaptan gerekli paranın ihtiyacının karşılanması için eşyayı (bir kısmını) satmaya, rehnemeye yetkilidir. Para ihtiyacı müşterek avaryadan kaynaklanmış ve kaptan da bunu karşılamak için değişik önlemlere başvurabilecek durumda ise bu önlemlerden ilgililere en az zarar vereni seçmekle mükelleftir (TTK m.1115). Örneğin gemi batma tehlikesinden kurtulmak amacıyla bilerek karaya oturtulmuştur. Bunun sonucunda yolculuğun tamamlanabilmesi için tamire ihtiyaç duyulmaktadır; fakat bunun için gerekli para yoktur. Gerekli paranın temini için kaptan, yükün bir kısmını oldukça düşük bir fiyata satmak yerine mümkün olması halinde, makul şartlarla kredi almayı tercih etmelidir⁶⁰⁸. Kaptanın TTK m.1115'te öngörülen yükümlülüğünü ihlal etmesi halinde (yükle) ilgililere karşı sorumluluğu söz konusu olur⁶⁰⁹. İhtiyaç, müşterek avarya dışında bir durumdan ileri gelmiş ise TTK m.1116 hükmüne göre kaptan “...sadece, para ihtiyacı başka yolla karşılanamıyorsa veya diğer önlemlerin alınması donatan yönünden katlanılamayacak bir zararın doğmasına sebebiyet verecekse, eşyayı satabilir, rehnedebilir veya diğer bir şekilde eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir.” Buna göre, kaptanın eşyayı satması, rehnemesi yahut başka bir yolla eşya üzerinde tasarrufta bulunması, yolculuğu tamamlamak için başka seçenek yoksa yahut başka seçenekler olsa da bunlar, donatana dürüstlüğe aykırı şekilde katlanılamayacak bir zarar verecekse mümkündür⁶¹⁰.

D. İşlemlerin Dış İlişkide Geçerliliği

Kaptanın yükle ilgilileri temsilen TTK m.1112, 1114, m.1115, ve m.1116 hükümlerine göre yaptığı işlemlerin geçerliliği TTK m.1105/2 hükmüne tâbidir (TTK m.1118). Buna göre işlemin yapıldığı üçüncü kişi, kaptanın “yetkisiz olduğunu veya sağlanan krediyi başka bir amaçla kullanma niyetinin bulunduğunu biliyorsa yahut bunları bilmemesi ağır bir ihmâl oluşturunca” zikredilen hükümlere göre yapılan

⁶⁰⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 197.

⁶⁰⁸ Örnek için bkz. Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 295. Ayrıca ifade etmek gerekir ki TTK m.1115 hükmünün günümüzde uygulama alanı bulması oldukça düşük bir ihtimaldir. Çünkü günümüzde kaptanın müşterek avarya dolayısıyla para bulmak için gemideki yükü satması, rehnemesi veya kullanması pek olası değildir. Bkz. **a.e**, s. 295.

⁶⁰⁹ Eriş, **a.g.e**, s. 5480; Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 295.

⁶¹⁰ Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 296.

işlemler geçerli olmayacaktır. TTK m.1118’de atıf yapılan hükümler arasında m.1117 de bulunmaktadır. Öte yandan TTK m.1118 hükmü, eTTK m.1002 hükmünden ifadesi düzeltilerek ve dili güncelleştirilerek alınmış olup herhangi bir değişiklik yapmak amaçlanmamıştır⁶¹¹. Dolayısıyla TTK m.1118’de m.1117’ye yapılan atıf yanlış olup bu atfın m.1116’ya yapılmış sayılması gereklidir. Kaldı ki m.1117’de öngörülen husus m.1118 anlamında bir hukuki işlem değil bir tazminat borcudur⁶¹².

E. Donatanın Tazmin Yükümlülüğü

Kaptan, müşterek avarya halinin bulunmadığı bir durumda TTK m.1116 hükmünde ifade edildiği şekilde eşya üzerinde tasarrufta bulunursa donatan, bundan zarar gören yükle ilgililerin zararını tazmin yükümlülüğü altındadır (TTK m.1117/1). Donatanın ödeyeceği tazminat hakkında, taşıyanın sorumluluk sınırına ilişkin TTK m.1186 hükmü uygulanacaktır. Eşyanın satışı sonucu elde edilen net satış bedelinin m.1186’daki sınırı aşması halinde ise onun yerine net satış bedeli geçecektir (TTK m.1117/2). Bu hüküm, donatanın fiili taşıyan sıfatıyla, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere aynen tabi olacağını öngören TTK m.1191/2 hükmünün bir istisnasıdır⁶¹³.

F. Usule İlişkin İşlerde Yükle İlgilileri Temsil Yetkisi

Kaptan, eşyanın zıyaından yahut hasara uğramasından doğan istem haklarını, yükle ilgililerin yapamayacak durumda olmaları halinde, mahkemelerde ya da mahkeme dışında kendi adına ancak yükle ilgililer hesabına kullanma yetkisine sahiptir (TTK m.1112/4). Bu düzenleme ile kaptana dava takip yetkisi tanınmıştır⁶¹⁴. Böylelikle kaptan, ilgili davayı kendisi takip edebileceği gibi avukat vasıtasıyla da takip ettirebilecektir⁶¹⁵. Kaptana TTK m.1112/4 hükmü ile tanınan dava takip yetkisi sadece eşyanın zıyaından yahut hasara uğramasından doğan talep haklarıyla sınırlandırılmıştır. Dolayısıyla bu talepler dışında -örneğin yükün geç tesliminden kaynaklı tazminat hakları için- kaptanın dava takip yetkisi yoktur⁶¹⁶.

⁶¹¹ Bkz. TTK m.1118 gerekçesi (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

⁶¹² Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 481.

⁶¹³ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 480.

⁶¹⁴ Dişel, **a.g.e.**, s. 316-317; Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 476.

⁶¹⁵ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 476.

⁶¹⁶ Dişel, **a.g.e.**, s. 317.

G. Yükle İlgilileri Temsil Yetkisinin Sınırlanması

Kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisinin sınırlandırılması mümkündür. Yükle ilgili, yalnızca yükün menfaatinin söz konusu olduğu hallerde (TTK m.1112’de öngörülen hallerde) kaptanın temsil yetkisini sınırlandırabilir. Yükle ilgililerin müşterek menfaati söz konusu ise kaptanın temsil yetkisi, tüm ilgililerin ortak kararı ile sınırlandırılabilir⁶¹⁷. Bu sınırlandırmaların üçüncü kişilere karşı ileri sürülmesi ancak bunu bilmeleri halinde mümkündür⁶¹⁸ (TTK m.1106’dan kıyasen). Kaptanın müşterek avarya halinde sahip olduğu yetkiler ise sınırlandırılmaz⁶¹⁹.

⁶¹⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 198; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 361; Ersözlü, **a.g.e**, s. 200.

⁶¹⁸ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 198; Ağır ihmali sonucu öğrenmemiş kişilere karşı da ileri sürülebileceği yönünde bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 361; Ersözlü, **a.g.e**, s. 200.

⁶¹⁹ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 361; Ersözlü, **a.g.e**, s. 200.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KAPTANIN HUKUKİ SORUMLULUĞUNUN ESASLARI

I. GENEL OLARAK

Kaptanın sorumluluğu TTK m.1089 hükmünde “*Kaptan, kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle bu Kısım ile diğer Kısımlarda belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur.*” denilmek suretiyle düzenlenmiştir. Hükmün gerekçesinde ise eTTK m.972⁶²⁰ düzenlemesinde diğer kanunlara yapılan yollamaların, kaptanın sorumluluğunu öngörülemez şekilde genişletebileceği düşüncesiyle metinden çıkarıldığı ifade edilmiştir⁶²¹. Fakat bu gerekçenin yerinde olduğu söylenemez. Nitekim TTK m.1092 gereğince kaptan, yabancı mevzuata uymakla yükümlü ve buna uymamasından ileri gelen zararlardan da sorumludur. Öte yandan kaptan, milli mevzuata ve bu mevzuatın kendine yüklediği görevlere uymaması halinde sorumlu tutulmaktadır. Kaptanın yabancı mevzuata hâkim olmaması ve sorumluluğunun kapsamını öngörememesi ihtimal dahilindedir. Dolayısıyla kaptanın TTK m.1089’da düzenlenen sorumluluğu, yabancı mevzuata uymamaktan kaynaklanan zararları dahi kapsayacak genişlikte olup milli mevzuata yapılan yollamaların kaptanın sorumluluğunu öngörülemez şekilde genişletebileceğini belirtmek isabetsizdir. Sonuç olarak kaptanın sorumluluğu, diğer kanunlara yapılan yollamanın kaldırılması ile azaltılmış olmayacağı gibi sorumluluğunun kapsamı da daraltılmış olmayacaktır⁶²². Öte yandan kaptanın sorumluluğuna ilişkin TTK m.1089 hükmünün uygulama alanının yalnızca TTK’da düzenlenen görev ve yükümlülüklerinin ihlali ile sınırlandırılmış olduğu da söylenemez⁶²³. Zira maddede kaptanın “*kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle bu Kısım ile diğer Kısımlarda belirtilen görevlerini*

⁶²⁰ eTTK m.972 hükmü şöyledir: “*Kaptan, bütün işlerinde hususiyle ifası kendine düşen mukavelelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmeye mecburdur. İşlediği kusurlardan, hususiyle bu fasılla ilerdeki fasıllarda ve diğer kanunlarda yazılı vazifelerini yapmamasından doğacak zararlardan mesuldür.*”

⁶²¹ Bkz. TTK m.1089 hükmünün gerekçesi. Gerekçe için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

⁶²² İbrahim Serdar Koyuncu, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler”, **Deniz Hukuku Dergisi (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler)**, Özel Sayı, 2006, (s. 347-367), s. 366 (Değerlendirmeler).

⁶²³ Aksi yönde bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 428.

yapmamasından doğacak zararlardan dolayı” sorumlu olacağı belirtilmiş olup TTK’daki görev ve yükümlülükler uygulama alanını belirlemek için değil; yalnızca önemine binaen özellikle ve ayrıca zikredilmiştir. Aksi bir kabul, TTK m.1089 hükmünün kaptanın yabancı mevzuata uyma yükümlülüğüne (TTK m.1092) kadar genişletilmiş olan uygulama alanının, -TTK dışındaki diğer- milli mevzuatı kapsamayacağı anlamına gelir. Bu ise kendi içerisinde tutarlı bir yaklaşım olmayacaktır.

A. Kaptanın Özen Yükümlülüğü

Kaptanın sorumluluğu kusur esasına dayanmaktadır⁶²⁴. Dolayısıyla kaptanın sorumlu tutulabilmesi için kusurunun belirlenmesi gerekir. Bu kapsamda kaptanın göstermesi gereken özeni göstermemesi halinde kusurlu olduğu söylenecektir⁶²⁵. Özen yükümlülüğü başlıklı TTK m.1088⁶²⁶’de kaptanın yapacağı bütün işlerde, özellikle de ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorunda olduğu hükme bağlanmıştır. “Tedbirli bir kaptan” ifadesi ile kaptanın yapacağı işlerde göstermesi gereken dikkat ve özen bakımından objektif bir ölçü getirilmiştir⁶²⁷. “Tedbirli bir kaptan” yeterli deneyime, mesleki bilgiye sahip, yetenekli ve görevinin gerektirdiği işleri dikkatle yerine getiren kaptandır⁶²⁸. Kaptanın tedbirli bir kaptan gibi hareket edip etmediği, somut olayın tüm koşulları ve denizciliğin gerekleri dikkate alınarak belirlenecektir⁶²⁹. Somut olayda kaptanın çok acil olarak karar vermesini gerektiren beklenmedik tehlikeli durumlar ortaya çıkabilir; bu ihtimalde durumun değerlendirilmesinde yapılan her hatanın (error in judgement) kusurlu bir hareket olarak kabul edilmesi yerinde olmaz. Bu esas, özellikle çatmalardan hemen önce yapılan manevralar bakımından kabul

⁶²⁴ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 493; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 21-22.

⁶²⁵ Göknıl, **a.g.e.**, s. 122-123; Belbez, **a.g.m.**, s. 22; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 199; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 134; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 309.

⁶²⁶ Bu hükümle (eTTK m.972) düzenlenen özen yükümlülüğünün TBK m.396 (eBK m.321)’de düzenlenen özen yükümlülüğünün Deniz Ticareti Hukukundaki özel bir görünümü olduğuna ilişkin olarak bkz. İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 134.

⁶²⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 198-199; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 133-134.

⁶²⁸ Tedbirli bir kaptan ifadesinden ne anlaşılması gerektiğine ilişkin olarak bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 309; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 198-199; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 134; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 343; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 314.

⁶²⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 309. Ayrıca bkz. Aybay, **Kararlar**, s. 125.

edilmektedir⁶³⁰. Ayrıca belirtmek gerekir ki kaptan, mesleği hakkında getirilen tüm kurallara riayet etmek zorunluluğu altındadır⁶³¹.

B. Kaptanın Sorumlu Tutulacağı Kişiler

Kaptanın kendilerine karşı sorumlu olacağı kişiler eTTK m.973⁶³² hükmünde ayrı ayrı sayılmışken TTK m.1089’da “*gemi ve eşyayla ilgili herkes*” şeklinde genel bir ifade tercih olunmuştur. eTTK m.973 hükmünde kendisine karşı sorumlu olunacak kişiler arasında sayılan “*alacağı 988 inci maddeye giren bir kredi muamelesinden doğan gemi alacaklısı ve deniz ödöncü veren*” ibareleri TTK’da deniz ödöncü düzenlenmediği ve gemi alacaklısı da eTTK’dan tamamen farklı düzenlendiği için TTK m.1089 kapsamına alınmamıştır⁶³³. Bu durumda kaptanın kendilerine karşı sorumlu olacağı “*gemi ve eşyayla ilgili herkes*” ifadesinin kapsamına; donatan, taşıtan, yükleten, gönderilen, yolcular ve diğer gemi adamları dahildir⁶³⁴. Ayrıca -hükümdeki genel ifade sebebiyle- donatan yerine işleten varsa işletenin, taşıyanın ve malikin⁶³⁵ de TTK m.1089 hükmü kapsamına girebileceğini ifade etmek gerekir. TTK m.1089 hükmündeki “*gemi ve eşya ile ilgili herkes*” kapsamı dışında kalan kişilere, örneğin çatma halinde karşı geminin donatanına, yolcularına ve o gemideki yük ilgililerine karşı kaptan, ancak genel hükümler ve özellikle haksız fiil kuralları (TBK m.49) çerçevesinde sorumlu tutulacaktır⁶³⁶.

Donatanın talimatına uyarak hareket etmek kaptanı sorumluluktan kurtarmaz. Donatan, durumu bilerek kaptana talimat vermiş ise donatan da sorumlu olur. (TTK m.1089/2-3). Bu halde donatan ve kaptan zarardan müteselsil olarak sorumlu olur⁶³⁷;

⁶³⁰ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 199.

⁶³¹ Nitekim bu hususa TTK m.1091 hükmü gerekçesinde açıkça işaret edilmiştir. İlgili madde gerekçesi için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

⁶³² eTTK m.973’ün ilgili kısmı şöyledir: “*Kaptan, donatandan başka, taşıtana, yükletene, gönderilene, yolcuya, gemi adamlarına, alacağı 988 inci maddeye giren bir kredi muamelesinden doğan gemi alacaklısına, hususiyle deniz ödöncü verene karşı da mesuldür.*” Hükümde taşıyan açıkça sayılmamış olsa da eTTK döneminde bu hükmün taşıyanı da kapsamına alacağı kabul edilmekteydi. Bkz. Demirkıran, **Konışmento**, s. 94; Can, **a.g.e.**, s. 91 dp. (230); Ersözlü, **a.g.e.**, s. 212; Ayrıca bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 199.

⁶³³ Bkz. TTK m.1089 hükmünün gerekçesi. Gerekçe için bkz. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>)

⁶³⁴ Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 430.

⁶³⁵ Bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 430.

⁶³⁶ Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 199; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 362; Eriş, **a.g.e.**, s. 5452.

⁶³⁷ Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 198; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 146; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 362.

bununla birlikte kaptan donatana karşı sorumlu tutulamaz⁶³⁸. Bu ihtimalde zarar gören kişiye TTK m.1062 gereği tazminat ödeyen donatan, kaptana rücu edemez⁶³⁹. Donatanın zarara yol açan talimatı vermesi, kaptanın ona sağladığı yanlış bilgiden ileri gelmişse kaptan, donatana karşı da sorumlu olacaktır⁶⁴⁰. İşaret edilmelidir ki TTK m.1089/3 hükmü esasen gereksizdir. Zira TTK m.1062/1 hükmü sorumluluğa ilişkin esasları düzenlemektedir⁶⁴¹.

C. Kaptanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkı

eTTK döneminde kaptanın sorumluluğu oldukça katı bir şekilde düzenlenmişti⁶⁴². Şöyle ki; kaptan, taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinden yararlanamadığı gibi taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden de yararlanamamaktaydı. Çarter partilerde/navlun sözleşmelerinde yer alan sorumsuzluk kayıtlarından (sözleşmenin nispiliği ilkesi gereği) faydalanamayacağı da ifade edilmekteydi⁶⁴³. Ayrıca kaptanın sorumluluğunun sınırlandırılabilmesine ilişkin bir düzenleme de olmadığından sorumluluğu sınırsızdı. TTK'da ise kaptanın sorumluluğu eTTK'ya nazaran yumuşatılmıştır. Şöyle ki; TTK m.1190/2⁶⁴⁴ hükmü ile birlikte kaptan, taşıyanın sorumsuzluk halleri ile sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yararlanabilecektir. Ayrıca TTK m.1089/4 hükmünde, kaptanın ülkemizin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelere dayanarak sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğu düzenlenmiştir. Kaptanın sınırlı sorumluluğu aşağıda ayrıntılı şekilde ele alındığından ilgili kısma atıf yapmakla yetiniyoruz⁶⁴⁵.

⁶³⁸ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 362; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 200.

⁶³⁹ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 200.

⁶⁴⁰ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 362.

⁶⁴¹ Bkz. Atamer, **Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm**, s. 431.

⁶⁴² Bu konuya ilişkin olarak eTTK dönemindeki açıklamalar için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 199-200; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 198; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 146-147; Ersözlü, **a.g.e.**, s.204 vd.

⁶⁴³ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 364; Ersözlü, **a.g.e.**, s. 216-217; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 147; Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 198.

⁶⁴⁴ TTK m.1190 hükmünün ilk iki fıkrası şöyledir: “(1) Taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluk sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanır. (2) Böyle bir dava, taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılırsa, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, o da, taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir.”

⁶⁴⁵ Kaptanın sınırlı sorumluluğu için bkz. Dördüncü Bölüm/VI.

II. KAPTANIN DONATANA KARŞI SORUMLULUĞU

A. Genel Olarak

Kaptanın donatana karşı sorumluluğunun sözleşmeden doğan sorumluluk niteliğinde olduğu öğretide çoğunluk⁶⁴⁶ tarafından kabul edilmektedir⁶⁴⁷. Yargıtay da kaptanın donatana karşı sorumluluğunun sözleşmeden doğduğunu kabul etmektedir⁶⁴⁸. Kaptanın görevi ile ilgili kusuru sebebiyle donatana vereceği zarar, donatanla arasındaki sözleşmeye aykırılık oluşturacaktır. Dolayısıyla bu ihtimalde kaptan, ancak kusursuzluğunu ispat ederek donatana karşı sorumluluktan kurtulabilir (TBK m.112)⁶⁴⁹.

⁶⁴⁶ Kaptanın donatana karşı sorumluluğunun sözleşmeden doğan sorumluluk niteliğinde olduğu yönünde bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 363; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 199; Tekil, **Deniz Hukuku**, s.198; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 147; Eriş, **a.g.e.**, s. 5452; Kerim Atamer, “Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu”, **İş Dünyası ve Hukuk -Prof. Dr. Tankut Centel’e Armağan**, İstanbul, 2011, (s. 863-906), s. 878. (Centel’e Armağan)

⁶⁴⁷ Öğretide ileri sürülen bir görüşe göre kaptanın donatana karşı sorumluluğu kanundan doğmaktadır. Bu görüş; kaptanın hizmet sözleşmesi dışında – örneğin TTK m.1093 hükmünce- atanabilmesi ile geminin yolculuk sırasında devredilmesi ihtimalini dikkate almaktadır. Bu hallerde donatan ile kaptan arasında sözleşmesel ilişki olmamasına rağmen kaptanın donatana karşı TTK m.1089 gereği sorumlu olacağı belirtilmiştir. Bu sebeple kaptanın donatana karşı sorumluluğunun kanundan doğduğu ifade edilmiştir (Bkz. Ersözlü, **a.g.e.**, s. 214; Kaptanın donatana karşı sorumluluğunun kanundan doğduğuna ilişkin olarak aynı yönde bkz. Demirkıran, **Konışmento**, s. 95). Belirtmek gerekir ki bu görüş, eTTK döneminde ifade edilmiştir. eTTK döneminde gemi mülkiyetinin devri için gemi sicile kayıtlı olsun ya da olmasın zilyetliğin geçirilmesi öncelikli şart değildi (eTTK kapsamında gemi mülkiyetinin devri için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 97 vd.; Kalpsüz, **Deniz Ticareti-Giriş**, s. 281 vd.). TTK düzenlemesinde ise hem sicile kayıtlı gemiler bakımından hem de sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından mülkiyetin devredilebilmesi için zilyetliğin geçirilmesi şarttır (TTK m.997 ve TTK m.1001). Gemi mülkiyetinin devri için geminin zilyetliğinin geçirilmesi şart olduğundan yeni malik, bir kaptan eliyle gemiye zilyet olmayı tercih ettiği takdirde kaptan ve donatan arasında sözleşmesel ilişki kurulacaktır. Bu sebeple ikinci gerekçe bugün itibarıyla geçerliliğini yitirmiştir. Çok istisnai şartlarda kaptanın bir hizmet sözleşmesi olmaksızın kaptan olarak atanabilmesi durumu da kaptanın donatana karşı sorumluluğunu sözleşmesel olmaktan çıkarmamalıdır. Sonuç itibarıyla kaptanın özen yükümlülüğünü ihlal etmesi sonucu kusuruyla donatana verdiği zararlardan sorumluluğu, bu kusur, aralarındaki hizmet sözleşmesinin hiç ya da gereği gibi yerine getirilmemesi anlamına geleceğinden (Bkz. Atamer, **Centel’e Armağan**, s. 878) sözleşmeden doğan bir sorumluluk niteliğinde olacaktır.

⁶⁴⁸ Bkz. Yargıtay 11. HD. 17.01.1980 tarih ve 1979/5684 E., 1980/134 K. Sayılı kararı ile Yargıtay 11. HD. 25.06.1984 tarih ve 1984/3588 E., 1984/3671 K. Sayılı kararı. İlgili kararlar için sırası ile bkz. Aybay, **Kararlar**, s. 123-127 ve s.135-140.

⁶⁴⁹ Tekil, **Deniz Hukuku**, s.198; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 147; Aynı yönde Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 363.

B. Sorumluluğun Dayanağı ve Sorumsuzluk Anlaşması

Kaptanın donatana karşı sorumluluğunu daraltan anlaşmalar TBK m.115 hükmüne tâbi olacaktır. Buna göre kaptanın ağır kusur ile yani kast veya ağır ihmali⁶⁵⁰ ile donatana verdiği zarardan sorumlu olmayacağını öngören sorumsuzluk anlaşmaları geçersiz olacaktır (TBK m.115/1). Hafif kusur ihtimalinde sorumsuzluk anlaşması için TBK m.115/2 hükmü önem arz etmektedir. İlgili hükümde “*Borçlunun alacaklı ile hizmet sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir borç sebebiyle sorumlu olmayacağına ilişkin olarak önceden yaptığı her türlü anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.*” denilmektedir. Düzenlemede “alacaklının borçlunun hizmetinde olması” şartı yoktur. Dolayısıyla hükmün lafzından hem işçi aleyhine hem de işveren aleyhine yapılan sorumsuzluk anlaşmalarının geçersiz olacağı sonucu ortaya çıkmaktadır. Oysa mehz İsviçre Borçlar Kanunu m.100’de (eBK m.99/2) yalnızca işçiye karşı işveren lehine sorumsuzluk anlaşmaları geçersiz sayılmaktadır. Zira kanun koyucu; alacaklının serbest iradesiyle borçlunun sorumluluğunu daraltmayı kabul etmesini aramıştır. Nitekim işçi, işini kaybetmemek için kendisini anlaşmayı kabul etmek zorunda hissedebilecektir. İşverenin ise işçi karşısında bu tür bir korumaya ihtiyacı yoktur. Dolayısıyla TBK m.115/2 hükmünde bir örtülü boşluk olup yalnızca işçi aleyhine hafif kusurdan sorumsuzluk anlaşmaları geçersiz sayılacak, işveren aleyhine olanlar ise geçerli sayılacaktır⁶⁵¹. Bu nedenle kaptanın hafif kusurundan donatana karşı sorumlu olmayacağını öngören sorumsuzluk anlaşmalarının geçerli olacağını⁶⁵² söylemek TBK m.115/2 bakımından mümkündür. Üzerinde durulması gereken diğer bir düzenleme TBK m.115/3 hükmüdür. Bu hükümde “*Uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanat, ancak kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebiliyorsa, borçlunun hafif kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin önceden yapılan anlaşma kesin olarak hükümsüzdür.*” esası getirilmiştir. Buna göre uzmanlığı gerektiren bir meslek, ancak kanun ya da yetkili

⁶⁵⁰ Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 439; O. Gökhan Antalya, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler (Borçları İfası - Borçların İfa Edilmemesinin Sonuçları: Borcun İfa Edilmemesi, Borçlunun Temerrüdü)**, Cilt: (V/1,3), Ankara, Seçkin, 2019, s. 415.

⁶⁵¹ Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 440-441; Aynı yönde bkz. Nilgün Başalp, **Sorumluluk Anlaşmaları**, İstanbul, Oniki Levha, 2011, s. 367- 368; Kanun koyucunun TBK m.115/2 ile öngördüğü amacın, alacaklıyı, borçlunun sorumluluğunu daraltmayı kabul ederken sözleşmedeki bağımlılık sebebiyle ortaya çıkacak baskıdan korumak olduğu yönünde bkz. Antalya, **a.g.e.**, s. 419.

⁶⁵² eBK m.99 bakımından bu yönde bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 363.

makam tarafından verilen izinle yapılabiliyorsa bu durumda hafif kusurdan sorumsuzluğa ilişkin anlaşma geçerli olmayacaktır. Öğretide bu mesleklere doktorluk, öğretmenlik, mimarlık, avukatlık, noterlik, eczacılık, mühendislik, veterinerlik örnekleri⁶⁵³ verilmiştir. Bu halde yapılması gereken ilk şey kaptanlık mesleğinin “uzmanlık gerektiren ve ancak kanun ya da yetkili makam tarafından verilen izinle” yürütülebilecek bir meslek olup olmadığının tespitidir. Kaptan olabilmek için belirli eğitimin ve denizde hizmet süresinin tamamlanması akabinde Denizcilik Genel Müdürlüğü’nün uygun gördüğü şekilde gemi adamı yeterlik belgesini de içeren gemi adamı cüzdanının alınması gereklidir⁶⁵⁴. Kaptanlık mesleğinin uzmanlık gerektirdiği açıktır. Ayrıca İdareden gerekli yeterlik belgesi ve gemi adamı cüzdanının alınması şarttır. Dolayısıyla kaptanlık mesleğinin “uzmanlık gerektiren ve ancak kanun ya da yetkili makam tarafından verilen izinle” yürütülebilecek bir meslek olduğunun kabulü gerekir. Buna göre TBK m.115/3 uyarınca kaptanın hafif kusur için dahi sorumsuzluk anlaşması yapamayacağı sonucuna varılması gerektiği söylenebilir. Oysa bu sonuç hükmün amacıyla uyumlu değildir. Zira hükümde amaçlanan esasen zayıf olan tarafın korunmasıdır. Diğer deyişle uzmanlık gerektiren ve ancak kanun ya da yetkili makamca verilen izinle yürütülecek faaliyetin gerektirdiği bilgiden yoksun olan zayıf tarafın korunması amacı öne çıkmaktadır⁶⁵⁵. Kaptan her ne kadar önemli yetki ile görevleri haiz ve geniş bir kanuni temsil yetkisine sahip ise de donatana nazaran güçsüz bir durumdadır. Bu sebeple kanun koyucu TTK m.1062 hükmünü ihdas ederek gemi adamlarının (kaptanın⁶⁵⁶) görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda zarar gören alacaklı karşısına ödeme gücü kuvvetli bir borçlu (donatan) çıkarmıştır⁶⁵⁷. Kaptanın donatan karşısındaki konumunun zayıflığı açık olup “uzmanlık gerektiren ve ancak kanun ya da yetkili makam tarafından verilen izinle” yapılan bir mesleği ifa etmesi de onu donatan karşısında üstün duruma

⁶⁵³ Örnekler için bkz. Antalya, **a.g.e.**, s. 420; Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 442; Galip Sermet Akman, **Sorumsuzluk Anlaşması**, İstanbul, Sulhi Garan, 1976, s. 65; Başalp, **a.g.e.**, s. 266- 267.

⁶⁵⁴ Kaptan olabilmek şartlarına ilişkin olarak bkz. Birinci Bölüm/II.

⁶⁵⁵ Bkz. Başalp, **a.g.e.**, s. 267.

⁶⁵⁶ TTK m.1062 hükmüne göre donatan; gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumlu olacaktır. Kaptan da bir gemi adamı olduğundan (TTK m.934) kaptanın fiillerinden donatanın sorumluluğu söz konusu olacaktır.

⁶⁵⁷ Rayegân Kender, “Donatanın TTK m.947’de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s. 289- 302), s. 292. (Donatanın Sorumluluğu)

getirmemektedir. Dolayısıyla kaptan için öngörülecek sorumsuzluk anlaşması bağlamında donatanın korunmaya ihtiyacı yoktur. Bu sebeple kanaatimizce TBK m.115/3'te öngörülen sınırlama kaptan için söz konusu olmayacaktır. Sonuç olarak kaptanın hafif kusurundan donatana karşı sorumsuz olacağını öngören anlaşmaların geçerli olacağını kabul etmek yerinde olacaktır.

C. Donatanın Kaptana Rücu Hakkı

Kaptanın görevini yerine getirirken işlediği kusur sonucunda üçüncü kişilere vereceği zarardan donatan, TTK m.1062 hükmü gereğince sorumlu tutulmaktadır. Yukarıda da işaret ettiğimiz gibi TTK m.1062 hükmü ile kanun koyucu, zarar gören kişiyi korumayı amaçlamış, onun mali gücü yüksek donatana başvurmasına olanak sağlamıştır. TTK m.1062 hükmü ile donatan bakımından ek sorumluluk öngörülmüştür⁶⁵⁸. TTK m.1062 hükmünün bu niteliği gereği, zarardan sorumlu olan kaptan (gemi adamı), donatanla birlikte müteselsilen sorumlu olmakta⁶⁵⁹ ve tazminatı ödeyen donatanın kaptana rücu etme imkânı ortaya çıkmaktadır^{660 661}.

⁶⁵⁸ Tahir Çağa, “Donatanın Ek (Mülhak) Mesuliyeti”, **BATİDER**, Cilt: 15, Sayı: 3, 1990, (s. 125 - 129), s.125 - 126(Ek Sorumluluk). Ek sorumluluk, asli bir sorumluluk olmayıp başka bir kimsenin gerçekleşen sorumluluğuna katılmaktan ibaret (ek -mülhak) bir sorumluluktur. Donatanın TTK m.1062 (ETTK m.947)'de düzenlenen sorumluluğu ek bir sorumluluk olarak kabul edildiğine göre bunun artık kusur sorumluluğu mu yoksa kusursuz (objektif) sorumluluk mu olduğunu araştırmak ya da haksız fiil sorumluluğunu ifade etmek tamamen yersizdir. Zira kusur sorumluluğu, kusursuz (objektif) sorumluluk, haksız fiil sorumluluğu birer asli sorumluluk türüdür. Dolayısıyla asli sorumluluk niteliğinde olmayan ek sorumluluğun asli sorumluluğun hangi türü olduğunu araştırmanın da abes olduğu izahtan varestedir. Açıklama için bkz. a.e, s. 127; Donatanın gemi adamının fiillerinden sorumluluğunun (TTK m.1062) bir ek sorumluluk niteliğinde olduğu yönünde bkz. Kender, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 293 vd.; Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 148 vd.; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 256 – 257; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 217 vd.; Kuyucu Meriç, **Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk**, s.80-81; Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar (Uluslararası Kongre)**, Editörler: Av. Sema Uçakhan Güleç – Av. Prof. Dr. Necdet Basa, Ankara, Türkiye Barolar Birliği, 2018, (s. 140-166) s. 155 - 156 (Deniz Aracı İşleten); Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 81-83; Kara, **a.g.e**, s. 120-121.

⁶⁵⁹ Çağa, **Ek Sorumluluk**, s. 125; Kender, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 293.

⁶⁶⁰ Aynı yönde bkz. Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 363; Demirkıran, **Konışmento**, s. 94 – 95.

⁶⁶¹ Donatanın kaptana rücu edebilmesine ilişkin olarak çatma sonucu donatanın sorumlu tutulması ihtimalinin de ele alınması yerinde olacaktır. Kaptanın kusuruyla gerçekleşen çatma sonucu oluşan zararı tazmin eden donatan, ödediği tazminat için kaptana rücu edebilir. Çatma sebebiyle açılan donatanlar arasındaki davada hükme esas alınan ve gemi kusurunu belirleyen bilirkişi raporu, donatanın kaptana açacağı rücu davasında kaptanı bağlamaz. Zira donatanlar arası davada hükme esas alınan bilirkişi raporu, TTK m.1289'a göre çatmadaki donatanların kusurunu belirlemektedir. Kaptan kendi gemisindeki gemi adamlarına karşı adam çalıştıran konumunda değildir. Adam çalıştıran donatandır. Dolayısıyla kaptanın kişisel yahut gemi adamlarını gözetimde bir kusuru bulunmadıkça sorumluluğundan da bahsedilemez (Bkz. Yargıtay 11. HD. 17.01.1980 Tarih ve 1979/5684 E., 1980/134 K. Sayılı kararı ile Yargıtay 11. HD. 25.06.1984 tarih ve 1984/3588 E., 1984/3671 K. Sayılı kararı. İlgili kararlar için sırası ile bkz. Aybay, **Kararlar**, s. 123-127 ve s.135-140). Donatanlar arası davadaki

TTK m.1062 hükmü TBK m.66 hükmüne göre özel hüküm mahiyetinde olmadığından⁶⁶² kaptanın kendisine verilen işi yaparken başkasına zarar vermesi halinde bu kişi, adam çalıştıran sıfatı ile -TBK m.66'ya dayanarak- donatana başvurabilir. Kaptanın fiili sebebiyle donatanın TBK m.66 hükmüne göre sorumlu tutulması halinde de donatanın kaptana rücu etmesi mümkündür. Bu halde de donatan, ödediği tazminat sebebiyle, zarar veren kaptana, ancak onun bizzat sorumlu olduğu ölçüde rücu edebilecektir (TBK m.66/4).

D. Zamanaşımı

Kaptanın özen yükümlülüğünü ihlal etmesi sonucu kusuruyla donatana verdiği zararlara ilişkin sorumluluğu, bu kusur, aralarındaki hizmet sözleşmesinin hiç ya da gereği gibi yerine getirilmemesi anlamına geldiğinden⁶⁶³ sözleşmeden doğan bir sorumluluk niteliğindedir. Kaptanın donatana karşı açacağı tazminat davası sözleşmeye aykırılık sebebine dayandığından TBK m.146 uyarınca 10 yıllık zamanaşımına tabidir ve alacağın muaccel olmasıyla işlemeye başlar (TBK m.149). Aynı gerekçelerle, kaptanın kusuru sebebiyle üçüncü kişilere verdiği zarar dolayısıyla sorumlu tutulan donatanın, kaptana açacağı rücu davası da TBK m.146 gereği 10 yıllık zamanaşımı süresine tabidir. Bu ihtimalde zamanaşımı süresi, tazminatin üçüncü kişiye ödenmesinden itibaren başlar.

bilirkişi raporu, kaptanın kişisel kusurunu değil “gemi”nin (donatanın ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin) kusurunu belirteceğinden donatanın kaptana karşı açacağı rücu davasında hükme esas alınamayacaktır.

⁶⁶² TBK m.66'ya göre çalışanın fiili yeterli olup kusuru şart değildir; adam çalıştıranın ise kurtuluş kanıtı getirememiş olmalıdır. Sorumluluk için gerekli maddi unsurlar bunlardır. TTK m.1062'de bu maddi unsurlar olmayıp burada sorumluluğun maddi unsurları, gemi adamının kusurlu ve sorumlu olmasıdır. Dolayısıyla TBK m.66'nın maddi unsurları aynen TTK m.1062'de yer almaz. Bu sebeple TTK m.1062 hükmü TBK m.66'ya göre özel hüküm mahiyetinde değildir. Açıklama için bkz. Kender, **Donatanın Sorumluluğu**, s. 299; TTK m.1062 hükmü TBK m.66 hükmü arasında özel hüküm - genel hüküm ilişkisi olmadığı yönünde ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 257 vd.; TTK m.1062 hükmünün TBK m.66 hükmüne nazaran özel hüküm mahiyetinde olduğu yönündeki aksi görüş için bkz. Kübra Var Türk/ Hakan Karan, “Gemi İşletenin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar (Uluslararası Kongre)**, Editörler: Av. Sema Uçakhan Güleç – Av. Prof. Dr. Necdet Basa, Ankara, Türkiye Barolar Birliği, 2018, (s. 117-140), s. 128; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 229-232.

⁶⁶³ Bkz. Atamer, **Centel'e Armağan**, s. 878.

III. KAPTANIN YÜKLE İLGİLİLERE KARŞI SORUMLULUĞU

A. Genel Olarak

Kaptanın yükle ilgililere karşı sorumluluğu sözleşmesel bir sorumluluk olarak nitelendirilemez. Kaptan, bağlama limanı dışında donatan adına navlun sözleşmesi yapma yetkisine sahip olmakla birlikte, navlun sözleşmesi donatan nam ve hesabına yapıldığından kaptan sözleşmenin tarafı değildir⁶⁶⁴. Kaptanın yükle ilgililere (taşıtan, yükleten ve gönderilen) karşı sorumluluğu kanundan doğmaktadır⁶⁶⁵ (TTK m.1089). Bu sorumluluk TTK m.1089 uyarınca kusur sorumluluğudur. Kaptanın kusurlu olduğunun ve kusur ile zarar arasındaki illiyet bağının ispatı yükle ilgililere aittir⁶⁶⁶. İşaret edilmelidir ki, kaptanın kanuni bir görevini yerine getirmemesinden doğan zararlarda, kaptan aleyhine bir kusur karinesi doğar. Diğer deyişle kaptanın kanuni bir görevini yerine getirmemesi nedeniyle doğan zararların tazmini için açılan davada kaptan kusurlu sayılır; fakat görevini yerine getirmemekte kusuru olmadığını (tedbirli bir kaptan gibi davrandığını) ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir⁶⁶⁷ (TTK m.1089/1). Bu esas ancak TTK 5. Kitap hükümleri çerçevesinde doğan talepler bakımından geçerlidir. Genel hükümler uyarınca kaptan aleyhine açılan davada davacı, kaptanın tedbirli bir kaptan gibi davranmadığını ispatla yükümlüdür⁶⁶⁸.

B. Kaptanın, Taşıyanın Sahip Olduğu Sorumluluktan Kurtulması Halleri ile Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkından Yararlanması

TTK m.1190/1 hükmüne⁶⁶⁹ göre “*taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine, haksız fiile veya diğer*

⁶⁶⁴ Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 363.

⁶⁶⁵ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 199; Ersözlü, **a.g.e.**, s. 216.

⁶⁶⁶ Göknıl, **a.g.e.**, s. 124; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 364; Kaptana ait kusurun ispatının yükle ilgililere düşeceğine ilişkin olarak aynı yönde bkz. Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 198; İzveren/ Franko/ Çalık, **a.g.e.**, s. 147.

⁶⁶⁷ Göknıl, **a.g.e.**, s. 124; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 364.

⁶⁶⁸ Göknıl, **a.g.e.**, s. 124.

⁶⁶⁹ TTK m.1190 hükmü Hamburg Kuralları m.7 hükmüne benzer bir hükümdür. Bu hükümle amaçlanan akdi ve akdi olmayan talep haklarının birleşmesi ihtimalinde, haksız fiil hükümlerine gidilerek taşıyanın ve adamlarının sorumluluğunu kısmen veya tamamen kaldıran hükümlerin dolandırılmasını önlemektir. Bkz. TTK m.1190 hükmünün gerekçesi. (<https://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>); Hamburg Kuralları m.7'ye ilişkin bir değerlendirme için bkz. Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak)**, 1. Bası, İstanbul, Beta, 2000, s. 164-166 (Hamburg Kuralları).

bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda” uygulanacaktır. Böylelikle sözleşme dışı istemlerde de taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına ve sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler uygulama alanı bulmaktadır⁶⁷⁰. Hak düşürücü süreye ilişkin TTK m.1188 hükmünün de taşıyanın sorumluluktan kurtulması anlamına gelen bir hal olarak değerlendirilmesi gerekir. TTK m.1190 hükmünün hak düşürücü süreye ilişkin TTK m.1188 hükmünden sonra gelmesi de bu sonucu destekler mahiyettedir⁶⁷¹. Zira yükü ilgili, TTK m.1188’deki bir yıllık hak düşürücü sürede hareketsiz kalmış ve bu süre geçmişse taşıyan, “eşyanın zıyaı veya hasarı ile geç tesliminden dolayı her türlü tazminat” bakımından sorumluluktan kurtulmuş olacaktır⁶⁷². Dolayısıyla hak düşürücü süreyi düzenleyen TTK m.1188 hükmü de taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu doğurmaktadır.

TTK m.1190/2 hükmünde⁶⁷³ “Böyle bir dava, taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılırsa, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek

⁶⁷⁰ Bu kapsamda eTTK döneminde sorumluluğun üst sınırını belirleyen eTTK m.1114 hükmüne ilişkin açıklama yapmak yerinde olacaktır. eTTK döneminde sorumluluğun üst sınırını belirleyen eTTK m.1114 hükmü şöyledir: “Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyan, **her halde** beher koli veya parça başına en çok 1500 Türk lirası ile mesul olur.” Hükümde geçen “her halde” ibaresi sebebiyle bu hükmün deniz hukukunun tüm özel sorumluluk hallerine uygulanacağı kabul edilmekteydi. Bununla birlikte yanlış konşimento düzenlenmesinden doğan sorumluluk ile haksız fiile dayanan sorumluluk, hükmün uygulama alanı dışında kalmaktaydı. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 167-168; Akan, **Yüke Özen**, s. 131-132; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 192-193; Bu konuya ilişkin bir değerlendirme için ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s.156-157.; Deniz hukukunun özel sorumluluk halleri ise şunlar olarak ifade edilmişti: 1. Yükün zıya ve hasarından dolayı eTTK m.1061/1062 dolayısıyla sorumluluk 2. Başlangıçtaki elverişsizlikten eTTK m.1019 uyarınca sorumluluk 3. Yükün izinsiz olarak başka gemiye yüklenmesi ve aktarılması sebebiyle eTTK m.1028 uyarınca sorumluluk 4. eTTK m.947’den kaynaklanan sorumluluk 5. Taşıyan/donatanın kendi gemisindeki yükü ilgililere karşı eTTK m.1217 vd. maddelerinden kaynaklanan sorumluluğu 6. Gecikme zararlarından sorumluluk. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 167; Akan, **Yüke Özen**, s. 132 dp. (466) ; eTTK m.1114 hükmünün haksız fiil sorumluluğunu da kapsayacak şekilde geniş olarak kaleme alındığı yönündeki aksi görüş için bkz. Okay, **Deniz Ticareti II**, s. 205-206.

⁶⁷¹ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 138-139; TTK m.1190 hükmünde atıf yapılan maddelerin süreye ilişkin TTK m.1188 ve m.1189 hükümlerini kapsamayacağı yönündeki aksi görüş için bkz. Topsoy, **Deniz Ticareti I**, s. 468; Ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 406. Yazar TTK m.1190 uyarınca sözleşme dışı taleplere de uygulanacak “taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin” hükümleri belirtirken “TTK m.1179, 1180, 1181, 1182, 1183, 1184, 1185, 1186 ve 1187” hükümlerini saymış ve fakat TTK m.1188 hükmünü bu kapsamda saymamıştır. Bu nedenle Yazar’ın sözleşme dışı taleplerde TTK m.1188 hükmünün uygulanamayacağına zımnen işaret ettiği anlaşılmaktadır.

⁶⁷² Hak düşürücü süre içerisinde hak sahibinin hareketsiz kalması hakkı sona erdirir. Bkz. Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 625-626.

⁶⁷³ TTK m.1190/2 hükmünün kaynağının belirlenmesi konumuz bakımından yerinde olacaktır. Hükmün gerekçesine göre TTK m.1190/2 hükmü, 1968 Lahey/Visby Kurallarının mükerrer 4. Maddesinin (4bis) 1 ilâ 3. fıkralarından alınmış olup 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 7. maddesinde de benzer bir

kaydıyla, o da, taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir.” esası getirilmiştir⁶⁷⁴. Böylece taşıyanın adamları aleyhine “navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi yüzünden” dava açılırsa, bu kişiler de taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri ve sorumluluğunun sınırlandırılması hükümlerinden, maddedeki şartlarla yararlanabilecektir. Bu hükümle öngörülen amaç, taşıyanın lehine olan düzenlemelerin taşıyanın adamlarına da uygulanmasıdır⁶⁷⁵. Kaptan da TTK m.1179 hükmünde taşıyanın adamları arasında sayıldığından (geminin adamı olması sebebiyle) TTK m.1190 hükmü kaptan için de uygulanma kabiliyetine sahiptir⁶⁷⁶.

Kaptana “navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi yüzünden” sebebiyle haksız fiil hükümleri (TBK m.49) uyarınca da dava açılabilir.

düzenleme yer almaktadır. Gerekçede her ne kadar TTK m.1190/2 hükmünün Lahey/Visby Kuralları m.4bis’ten alındığı ifade edilmişse de iki hüküm arasında konumuz bakımından önemli bir farklılık vardır. Nitekim TTK m.1190/2 hükmüne göre taşıyanın sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanmak isteyen taşıyanın adamı, “görevi ve yetkisi sınırları içerisinde hareket ettiğini” ispatlamak zorundadır. Oysa Lahey/Visby Kuralları m.4bis’te bu tür bir şart yoktur. Öte yandan bu şart, Hamburg Kuralları m.7’de mevcuttur. Bununla birlikte TTK m.1190/2 hükmü belirli farklılıklar içerdiğinden Hamburg Kuralları m.7/2’den aynen alınmış da değildir (Ayrıntılı açıklama için bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 128). Diğer deyişle Lahey/Visby Kuralları m.4bis/2, Hamburg Kuralları m.7/2 ve TTK m.1190/2 hükümleri birbirlerine benzemekle birlikte aralarında belirli nüanslar vardır. Aralarındaki nüanslara rağmen hem Lahey/Visby Kuralları m.4bis/2 hükmü hem Hamburg Kuralları m.7/2 hükmü hem de TTK m.1190 hükmü temel olarak himalaya klozu kaynaklıdır (Lahey/Visby Kuralları m.4bis/2 hükmü için aynı yönde bkz. Ergon Çetingil, “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, **BATİDER**, Cilt: XVI, Sayı: 4, 1992, (s. 21-57), s. 26).

⁶⁷⁴ TTK m.1190/2 ve Hamburg Kuralları m.7/2 hükmü benzer düzenlemelerdir. Bununla birlikte bir görüşe göre fiili taşıyan ve taşımanın ifasında kullanılan bağımsız alt yüklenicilerin sorumluluklarını Hamburg Kuralları m.7/2 kapsamında sınırlandırıp sınırlandıramayacakları tartışmaya açıktır. TTK 1190/2 hükmü TTK m.1179/2 hükmüyle birlikte (navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan diğer kişiler) değerlendirildiğinde bu kişilerin TTK 1190/2 kapsamına girdiği söylenecektir. Dolayısıyla TTK m.1190/2 bakımından Hamburg Kurallarının aynen alınmadığı ifade edilmelidir. Bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s.128. Hamburg Kurallarına ilişkin hükmün değerlendirilmesi için bkz. **a.e.**, s. 122 vd.; Bağımsız alt yüklenicilerin Hamburg Kuralları m.7’den ve TTK m.1190/2 hükmünden yararlanabileceğine ilişkin olarak bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 139. Hamburg Kuralları bakımından bkz. **a.e.**, s. 139 dp. (384)’teki eserler.; Aynı yönde bkz. Türken, **a.g.e.**, s.189.; Bağımsız alt yüklenici olan liman işletmelerinin, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler olarak TTK m.1190/2 kapsamında değerlendirildiği çalışma için bkz. Erdi Konur, **Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluk**, 1. Baskı, Ankara, Seçkin, 2017, s. 120 vd.

⁶⁷⁵ Çetingil, **1986 Yılı Reformu**, s. 29; Bkz. ve karşı. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 139-140.

⁶⁷⁶ Böylece kaptan (ve taşıyanın diğer adamları) için taşıyanın sınırlı sorumluluğundan ve sorumsuzluk hallerinden yararlanabilmenin önü açılmıştır. Oysaki eTTK döneminde eTTK m.972/973 hükümlerince sorumlu tutulan kaptan (ile haksız fiil hükümlerince sorumlu tutulan diğer gemi adamları) taşıyanın sınırlı sorumluluk düzenlemesinden (eTTK m.1114) yararlanamamaktaydı (Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 168; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 364; Ersözlü, **a.g.e.**, s. 217). Bu bakımdan eTTK ile önemli bir farklılığın olduğu ifade edilmelidir.

Geç teslimden kaynaklanan zararlarda (gecikme zararlarında) mutlak hak ihlali söz konusu olmadığından, bu zararların haksız fiil hükümlerine istinaden tazmini talep edilemeyecektir⁶⁷⁷. Dolayısıyla TTK m.1190'daki gecikme zararının TTK m.1178'de olduğu şekliyle anlaşılması gerekmektedir. Buna göre, gecikme sebebiyle eşyanın teslim edilme imkânı kısmen ya da tamamen ortadan kalkmış yahut eşyanın maddi varlığında kötüleşme olmuş ise bu zarar, zıya veya hasar olarak nitelendirilir. Bu kapsamda TTK m.1178 hükmündeki gecikme zararı, eşyanın maddi varlığında bir kötüleşme olmaksızın meydana gelen ekonomik zararları ifade eder⁶⁷⁸. Bu tür zararlara; eşyanın geç teslim edildiği süre içerisinde piyasa değerinin azalması, kâr kaybı, yükün teslim alınması için hazır edilen depo veya araç için gecikme süresinde fazladan ödeme yapılması, alıcının satış sözleşmesinden dönmesi nedeniyle satıcının kayba uğraması örnek olarak gösterilebilir⁶⁷⁹. Dolayısıyla bu tür saf gecikme zararlarının tazmini, taşıyanın adamlarından (ve dolayısıyla kaptandan) haksız fiil hükümleri çerçevesinde talep edilemeyecektir. Belirtmek gerekir ki saf gecikme zararlarının TTK m.1089'a dayalı olarak kaptandan talep edilmesinde bir engel yoktur. Bu kapsamda kaptandan istenecek gecikme zararı için kaptan, taşıyanın sorumluluk sınırından (TTK m.1186/6) yararlanabilecektir (TTK m.1190/2).

Donatan ve taşıyanlar, sorumluluklarının sınırını aşan bir tazminat ödemek tehlikesinden⁶⁸⁰ kurtulmak amacıyla yük ve yolcu taşıma sözleşmeleri ile

⁶⁷⁷ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 407.

⁶⁷⁸ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 44; eTTK döneminde de gecikme sebebiyle eşyanın bozulması, çürümesi şeklinde oluşan zıya ve hasar gibi zararlar, gecikme zararı kapsamı dışında görülmekteydi. Bkz. Emine Yazıcıoğlu, "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 22, Sayı: 2, 2002, (s. 1039-1055), s. 1054 (Geç Teslimden Sorumluluk); Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 131 dp. (515).

⁶⁷⁹ Örnekler için bkz. Yazıcıoğlu, **Geç Teslimden Sorumluluk**, s. 1054; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 44.

⁶⁸⁰ Alman hukukunda mahiyet itibarıyla zarar verme tehlikesi taşıyan işlerde çalışan işçi, hafif kusuru ile işverene bir zarar verirse olayın şartlarına göre işverene karşı olan tazminat borcu kaldırılabilir. Öte yandan bu tür bir işte çalışan işçi hafif ihmali ile zarar verdiği üçüncü şahısların tazminat talebiyle karşılaşsa işverene karşı "sorumluluktan kurtarılmasını talep hakkına" sahiptir. Bu hakkın kullanılması ile taşıyan veya donatanın, zarar gören üçüncü kişiye karşı sorumluluk sınırını aşan bir tazminat ödemek zorunda kalmaları ihtimali ortaya çıkmaktadır. Bu tehlikeden kurtulmak isteyen taşıyan ve donatanlar yük ve yolcu taşıma sözleşmeleri ile konşimentolara yardımcı şahısları lehine -Himalaya Klotu olarak bilinen- sorumsuzluk kayıtları koymaktadırlar. Türk hukukunda yardımcı şahsın adam çalıştırana karşı bu tür bir talep hakkı yoktur. Fakat ilgili kişilerin sorumluluktan kurtulmasında donatan veya taşıyanın menfaati olabileceği gibi taşıyan veya donatan onları sorumluluktan kurtarma konusunda bir taahhütte de bulunmuş olabilir. Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz**

konşimentolara, gemi adamları ve diğer çalışanları ile yardımcı şahısları lehine himalaya klozu⁶⁸¹ olarak anılan sorumsuzluk anlaşması niteliğindeki⁶⁸² şartları koymaktadırlar⁶⁸³. Böylece taşıyana bağlı olsun ya da olmasın onu temsilen hareket eden yahut ona hizmet sözleşmesiyle bağlı olarak çalışan herkesin konişmento (ve/veya navlun sözleşmesi) hükümlerinden yararlanması sağlanmaktadır. Ayrıca himalaya klozu ile bu kayıt kapsamındaki şahısların ihmallerinden kaynaklanan her türlü sorumluluğunun sınırlandırılması veya kaldırılması söz konusu olmaktadır⁶⁸⁴. Konişmentolara konulan himalaya klozu, taşıyanın adamlarının konişmento hükümlerine göre taşıyana tanınan muafiyet ve istisnalardan yararlanacağına ilişkin kaydı da içerir⁶⁸⁵. TTK m.1190/2 ile TTK m.1179/2 hükmü birlikte değerlendirildiğinde himalaya kloxunun öngörülmesine gerek kalmadığı ifade edilebilir⁶⁸⁶. Zira TTK m.1190/2 hükmü ile birlikte taşıyan ve taşıtan arasındaki sorumsuzluk anlaşması, üçüncü kişi yararına (taşıyanın adamları lehine) kanunen genişlemektedir⁶⁸⁷.

Ticaretî II, s. 201-202.; Alman hukukunda işçinin sahip olduğu “sorumluluktan kurtarılmasını talep hakkı”na ilişkin bilgi için bkz. Akman, **a.g.e.**, s. 83 ve aynı sayfada dp. (109).

⁶⁸¹ Bu kloxun Himalaya olarak isimlendirilmesi Adler v. Dickson (Himalaya) davasına dayanmaktadır. Davaya konu olay şöyledir: Himalaya gemisiyle yolculuk yapan Bayan Adler, ara limanda gemiden bir süreliğine ayrılmıştır. Dönüşte gemiye binerken iskele tahtasının düşmesi sonucu yaralanmıştır. Yolcu taşıma sözleşmesinde bu tür zararlar için taşıyan lehine sorumsuzluk şartı mevcut olduğundan tazminat davası kaptan ve lostromo aleyhine açılmıştır. Mahkeme davalıların taşıyan lehine öngörülen sorumsuzluk şartına dayanamayacaklarına oybirliğiyle ve fakat iki farklı gerekçe ile karar vermiştir. İlk gerekçede, sözleşmenin nispiliği ilkesi gereğince davalıların taşıyan lehine olan sorumsuzluk sözleşmesine dayanamayacağı ifade edilmiştir. İkinci gerekçede ise sorumsuzluk sözleşmesinin davalıları kapsayacak biçimde geniş olmadığı belirtilmiştir. Bu gerekçede ayrıca, davalıları kapsayacak şekilde geniş nitelikte bir sorumsuzluk sözleşmesinin varlığı halinde sözleşmenin nispiliği ilkesinin etkisinin bulunmayacağı da ifade edilmiştir. Bu ikinci görüş, taşıyanları navlun sözleşmelerine müstahdem ve diğer yardımcı şahıslarının sorumsuzluğunu öngören hükümlerin konulması konusunda teşvik etmiştir. Böylelikle navlun sözleşmelerine konulan bu türde kayıtlar, zikredilen davaya atfen Himalaya Kloxu olarak anılagelmiştir. Bkz. İbrahim Serdar Koyuncu, “Himalaya Clause (Navlun Sözleşmelerinde Üçüncü Kişiler Lehine Sorumsuzluk Şartı)”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul, 2003, s. 67-68 (Himalaya Kloxu); Himalaya kloxuna ilişkin bilgi için bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticaretî II**, s. 201-202; Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 157 vd.; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 101 vd.; Çetingil, **1986 Yılı Reformu**, s. 26-27; Huriye Kubilay, **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, İzmir, Barış, 2001, s. 77 vd.; Cartner/ Fiske/ Leiter, **a.g.e.**, s. 193.

⁶⁸² Koyuncu, **Himalaya Kloxu**, s. 43-44; Şeker Ögüz, **Gemi Yönetimi**, s. 160.

⁶⁸³ Çağa/ Kender, **Deniz Ticaretî II**, s. 201-202.

⁶⁸⁴ Kubilay, **a.g.e.**, s. 77; Konur, **a.g.e.**, s. 123.

⁶⁸⁵ Konur, **a.g.e.**, s. 123-124.

⁶⁸⁶ Benzer olarak bkz. Konur, **a.g.e.**, s. 124; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 128.

⁶⁸⁷ Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 129.

Taşıyan ve taşıtan, konişmento yahut navlun sözleşmesinde taşıyanın adamları lehine TTK m.1190/2 hükmünde öngörülenden daha geniş koruma sağlayan sorumsuzluk şartı öngörebilirler; fakat TTK m.1190/2'deki düzenlemeye nazaran bu kişilerin sorumluluğunu artıran şart koyamazlar. Zira bu sonuç sözleşmeye üçüncü kişi aleyhine kayıt konulamayacağı esasının bir gereğidir⁶⁸⁸. Taşıyanın adamları lehine bu kişilerin sorumsuzluğunu öngören sorumsuzluk anlaşmalarının geçerliliği TBK m.115 hükmüne tâbidir. Buna göre himalaya klotlarında taşıyanın adamlarının hiçbir kusurundan sorumlu olmayacağını öngören kayıtlar yalnızca hafif ihmal için geçerli sayılacaktır (TBK m.115/1). Ayrıca taşıyanın adamlarının faaliyetleri *“uzmanlık gerektiren ve ancak kanun ya da yetkili makam tarafından verilen izinle”* yürütülebilmekte ise bu kişiler lehine TTK m.1190/2'den daha geniş koruma sağlayan sorumsuzluk anlaşmasının (himalaya klotunun), TBK m.115/3 gereği hafif kusur için de geçersiz sayılması mümkündür⁶⁸⁹. Bu kapsamda kaptan lehine yapılan ve TTK m.1190/2 hükmünden daha geniş koruma sağlayan sorumsuzluk anlaşması (himalaya klotu), TBK m.115/1 gereği kast ve ağır ihmal için geçersiz olup hafif kusur için geçerli olacaktır. TBK m.115/3 hükmü de kaptanın hafif kusuru için yapılan sorumsuzluk sözleşmesine engel olmayacaktır⁶⁹⁰.

Taşıyanın adamları (ve dolayısıyla kaptan) da navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden açılacak davalarda, TTK m.1190/2 hükmüne istinaden, taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerinden yararlanacaklardır. Hak düşürücü süreye ilişkin TTK m.1188 hükmü, taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu

⁶⁸⁸ Çetingil, **1986 Yılı Reformu**, s. 30-31; TTK m.1190/2 hükmünün taşıyanın adamları lehine emredici bir düzenleme olduğu gerekçesiyle aynı yönde bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 43- 44 ve s.129.

⁶⁸⁹ Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 129-130.

⁶⁹⁰ Aksi bir kabul hak ve nesafet kurallarına uygun düşmeyecektir. Bu tür aksi kabulün nasıl hakkaniyetsiz sonuçlar doğuracağı şöyle izah edilebilir: Örneğin donatan (taşıyan), taşıtanla hafif kusurundan sorumlu olmayacağını öngören bir sorumsuzluk sözleşmesi yaptığında bu sözleşme TTKm.1190/2 gereği kanunen taşıyanın adamlarına da sari olacaktır (Bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 129). TBK m.115/3 hükmü sebebiyle kaptanın hafif kusuru için dahi sorumsuzluk anlaşması yapamayacağı kabul edilirse şu adaletsiz sonuç ortaya çıkacaktır: Donatan, taşıyanla yaptığı sorumsuzluk anlaşması ile hafif kusurundan sorumsuz olacağını kararlaştıracak ve fakat TTK m.1190/2 gereği kaptan lehine genişleyen bu sorumsuzluk anlaşması, donatanın çalışanı konumundaki kaptan için TBK m.115/3 uyarınca geçerli olmayacaktır. Bu sonucun ise hakkaniyete aykırı olduğu açık olup kabulü mümkün değildir.; Kaptanın donatanla sorumsuzluk anlaşması yapmasına ilişkin açıklamalar için ayrıca bkz. Dördüncü Bölüm/II/B.

doğurduğundan⁶⁹¹ TTK m.1190/2 gereğince taşıyanın adamları (ve dolayısıyla kaptan) için uygulanacak hükümlerdendir⁶⁹². Aksi halde taşıyan, hak düşürücü süre geçtiği için sorumluluktan kurtulurken taşıyanın adamları, zamanaşımı süresi devam ettiği için sorumlu kalmaya devam edecektir. Bu sonuç ise TTK m.1190/2 ile öngörülen taşıyanın lehine olan düzenlemelerden taşıyanın adamlarının da aynen yararlandırılması amacı ile bağdaşmayacaktır⁶⁹³. Ayrıca belirtmek gerekir ki taşıyanın adamlarının (ve kaptanın) taşıyana tanınan bu hükümlerden faydalanabilmesi için bu kişilerin “görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek” zorunluluğu vardır (TTK m.1190/2); aksi halde ilgili hükümlerden faydalanmaları mümkün olmayacaktır.

Kaptanın TTK m.1190/2 hükmü gereğince taşıyanın sorumsuzluk hallerinden yararlanması, kaptanın sevk ve idare kusuru diğer deyişle teknik kusuru bağlamında özel olarak ele alınmalıdır. Bir görüşe göre zarardan taşıyan sorumlu tutulamıyorsa TTK m.1190/2 gereğince taşıyanın adamları da sorumlu tutulamaz. Bu nedenle kaptanın, kendi teknik kusurundan sorumlu tutulamayacağı ifade edilmiştir⁶⁹⁴. Kaptanın teknik kusurundan yükü ilgililere karşı sorumluluğu belirlenirken TTK m.1190/2 hükmünden hareketle TTK m.1180/1 hükmünün uygulanması yoluna gidilebilir. Bu halde kaptan da ilgili sorumsuzluk halinden ancak taşıyana sunulan imkân kadarıyla yararlanabilir. TTK m.1180/1 hükmüne göre zarar, teknik kusur sonucu oluşsa dahi taşıyan kendi kusurundan sorumludur. Örneğin taşıyan, aynı zamanda kaptan sıfatıyla gemiyi bizzat sevk etmekteyse yahut kılavuz alınması gereken yerde aksine talimat vermiş ise taşıyan sıfatına dayanarak teknik kusurdan sorumsuz olduğunu iddia edemeyecektir⁶⁹⁵. Dolayısıyla teknik kusur, kaptanın kusuru ise esasen TTK m.1180 gereği kendi kusurundan sorumlu olması gerekmektedir. Aksi

⁶⁹¹ Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 138-139.

⁶⁹² Aynı yönde bkz. Çetingil, **1986 Yılı Reformu**, s. 29; Konur, **a.g.e.**, s. 127 ve s. 142-143; TTK m.1188 hükmünün kaptan için de uygulanacağına ilişkin olarak aynı yönde bkz. Süzal, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 135.

⁶⁹³ Çetingil, **1986 Yılı Reformu**, s. 29. Ayrıca belirtmek gerekir ki taşıyanın adamlarının hak düşürücü süreden yararlanamaması, bazı hukuklarda -örneğin Alman Hukukunda- var olan işverenlerin işçilerini sorumluluktan kurtarmaları gerektiği yönündeki anlayış sebebiyle, dolaylı olarak taşıyanın hak düşürücü süreden yararlanmasını da engelleyecektir. Bkz. **a.e.**, s.29.

⁶⁹⁴ Bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 139-140. Taşıyanın sorumlu tutulmasının mümkün olmaması halinde, adamlarının da sorumlu olmayacağına ilişkin aynı yöndeki görüş için bkz. Türken, **a.g.e.**, s. 189.

⁶⁹⁵ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 156.

halde taşıyanın sahip olduğu avantajlı durumdan yararlandırılmak istenen kaptanın, taşıyandan avantajlı konuma geleceği bir durum ortaya çıkacaktır. Bu durum ise düzenlemenin amacı ile bağdaşmayacaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki taşıyan, ancak başkasının kusurunu temsil etmesi halinde sorumsuzluk hallerinden yararlanır. Oysa gemi adamı bakımından başkasının kusurunu temsil gibi bir durumun ortaya çıkması bahis mevzu değildir⁶⁹⁶. Bu nedenlerle teknik kusur, kaptanın kusuru ise kaptanın TTK m.1190/2 hükmünden hareketle TTK m.1180/1 hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulmasının mümkün olmayacağını söylemek gerekir⁶⁹⁷. Kaptanın teknik kusurundan sorumlu olması gerektiğine ilişkin bu sonuca, TTK m.1089 hükmünden de ulaşmak mümkündür⁶⁹⁸. Zira kaptan, kusuru ile yol açtığı zarardan yükülgililere karşı TTK m.1089 gereğince sorumlu olacaktır.

Kaptan her ne kadar navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden açılan davada TTK m.1190/2 hükmü uyarınca taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerinden yararlanabilecekse de sorumluluğun sınırlanması hakkının (TTK m.1186) kaybı söz konusu olabilir. Bu kapsamda zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeye kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilirse taşıyanın adamları da TTK m.1190/2'ye dayanarak TTK m.1186'daki sınırlı sorumluluktan yararlanamaz (TTK m.1187/2). Buna göre, kaptanın zarar ve gecikmeye kasten sebep olduğu veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin⁶⁹⁹ sebep olduğu ispatlanırsa kaptan, TTK m.1186'daki sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır. Ayrıca taşıyan ve adamlarından (ve dolayısıyla kaptandan) istenebilecek olan tazminat miktarının toplamı, TTK m.1187 hükmü saklı

⁶⁹⁶ Çetingil, **1986 Yılı Reformu**, s. 30.

⁶⁹⁷ Aynı yönde bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 134-135. Yazar haklı olarak, aksi bir sonuca varılması halinde kaptanın kendi kusurundan sorumlu tutulmamasına da sebebiyet verileceğini belirtmiştir.

⁶⁹⁸ Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 134 ve aynı sayfada dp. (404).

⁶⁹⁹ Kısaca pervasızca hareket olarak isimlendirilebilecek olan “*pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmal*” kavramına ilişkin ayrıntılı açıklama için bkz. Dördüncü Bölüm/VI/B.

kalmak kaydıyla, TTK m. 1186’da öngörölmüş olan sorumluluk sınırını aşamayacaktır (TTK m.1190/3).

C. Hak Düşürücü Süre ve Zamanaşımı Süresi

TTK m.1190/2 hükmü uyarınca navlun sözleşmesine konu yükün zıya, hasar veya geç teslimi dolayısıyla kaptana yöneltilecek talepler, bir yıllık hak düşürücü süreye tâbidir (TTK m.1188)⁷⁰⁰. Hak düşürücü süre eşyanın tamamının yahut bir kısmının teslim edildiği veya eşya hiç teslim edilmemişse teslim edilmesi gereken tarihten itibaren başlamaktadır (TTK m.1188/2).

Taşıyanın adamlarının (ve kaptanın) bir yıllık hak düşürücü süreye tâbi olabilmesi için bu kişilerin “görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek” zorunluluğu vardır (TTK m.1190/2). Dolayısıyla kaptan, görevi ve yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat edemez ise yükle ilgililere karşı sorumluluğu TBK m.146 gereğince 10 yıllık zamanaşımına tâbi olacaktır.

IV. KAPTANIN YOLCULARA VE DİĞER GEMİ ADAMLARINA KARŞI SORUMLULUĞU

A. Genel Olarak

Kaptan, kusuruyla yol açtığı zararlar sebebiyle yolculara ve diğer gemi adamlarına verdiği zararlardan da sorumludur (TTK m.1089/1). Kaptanın bu kişilere karşı sorumluluğu kanundan doğmaktadır.

Burada üzerinde durulması gereken maddelerden biri TTK m.1265 hükmüdür. TTK m.1265’e göre taşıyanın adamları aleyhine TTK’nın “deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi” başlıklı bölümü uyarınca dava açılırsa, bu kişiler, zararın görevlerini yerine getirdikleri sırada meydana gelmiş olduğunu ispatlamak kaydıyla, taşıyanın savunmalarından yararlanabilecektir (TTK m.1265). Deniz yolu ile yolcu taşımalarına ilişkin bu hükümde geçen “taşıyanın adamları”nın denizde eşya taşımalarına ilişkin m.1179/2 hükmüne paralel şekilde anlaşılması gereklidir⁷⁰¹. Diğer bir ifadeyle yolcu

⁷⁰⁰ Bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s.135 dp. (408).

⁷⁰¹ Kerim Atamer, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **BATİDER**, Cilt: 24, Sayı: 3, 2008, (s. 103-213), s. 135 – 136 (Yolcu Taşıma Sözleşmesi); Benzer yönde bkz. Melda Taşkın, **Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde**

taşımalarında taşıyanın adamlarından ne anlaşılması gerektiğine ilişkin özel bir hüküm yoktur. Bu sebeple TTK m.1265 hükmü kaptan için de uygulama alanı bulur.

TTK m.1265 hükmü de TTK m.1190/2 hükmünde ifade edildiği gibi temel olarak himalaya klozu kaynaklıdır⁷⁰². Böylelikle yolcuların, uğradıkları zararlar nedeniyle “deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi” başlıklı bölümü uyarınca kaptana yöneltecekleri talepler bakımından kaptan, zararın görevlerini yerine getirdiği sırada meydana gelmiş olduğunu ispatlamak şartıyla, taşıyana bu bölümde tanınan savunma imkânlarından ve sorumluluk sınırlarından yararlanabilecektir. Öte yandan kaptanın zarara, böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilirse kaptan, 1262 ve 1263’üncü maddelerle 1264’üncü maddenin birinci fıkrasında öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır (TTK m.1267/2).

B. Zamanaşımı

Zamanaşımına ilişkin TTK m.1270 hükmü “taşıyana tanınan bir savunma imkânı” olarak değerlendirilmek gerekir. Zira zamanaşımı süresinin dolması borçluya ifadan süresiz olarak kaçınma hakkı verir⁷⁰³. Dolayısıyla taşıyanın zamanaşımı def’i olarak ileri sürebileceği bu imkândan taşıyanın adamlarını da yararlandırmak gerekir. Aksi halde kaptanın yolculara karşı olan sorumluluğu kanundan doğan bir sorumluluk olduğundan TBK m.146 gereğince 10 yıllık bir zamanaşımına tâbi olacaktır. Bu ise TTK m.1265 hükmü ile öngörülen, taşıyanın lehine olan düzenlemelerin taşıyanın adamlarına da uygulanmasına aykırılık teşkil eder.

TTK m.1270’te zarar türlerine bağlı olarak iki farklı zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Buna göre ilk olarak, yolcunun ölümünden ve bedensel zararından doğan bütün tazminat istemleri on yılda zamanaşımına uğramaktadır. Bu haller dışında kalan diğer alacaklar iki yılda zamanaşımına uğrar. İki yıllık zamanaşımı süresi ise bagajın zıyaı veya hasarı hâlinde, hangisi daha sonra gerçekleşmiş ise yolcunun

Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2016, s. 130 (Gemi Kazasından Sorumluluk)

⁷⁰² Bkz. Atamer, **Yolcu Taşıma Sözleşmesi**, s. 193-194; Taşkın, **Gemi Kazasından Sorumluluk**, s. 136 dp. (449).

⁷⁰³ Oğuzman/ Öz, **Cilt 1**, s. 626.

gemiden indiği veya inmesi gereken tarihten; diğer tüm alacaklarda muaccel oldukları tarihten itibaren başlayacaktır (TTK m.1270/2). Belirtmek gerekir ki taşıyanın adamlarının taşıyana tanınan hükümlerden faydalanabilmesinin şartı, “zararın görevlerini yerine getirdikleri sırada meydana gelmiş olduğunu ispatlamak” tır. Dolayısıyla kaptan, zararın görevlerini yerine getirdikleri sırada meydana gelmiş olduğunu ispatlayamaz ise yolculara karşı sorumluluğu (sorumluluk kanundan doğduğundan) TBK m.146 gereğince 10 yıllık zamanaşımı süresine tâbi olacaktır.

Diğer gemi adamlarına karşı olan sorumluluğu ise kanundan doğan bir sorumluluk olduğundan (TTK m.1089) TBK m.146 gereğince 10 yıllık zamanaşımı süresi uygulama alanı bulacaktır.

V. KAPTANIN DİĞER KİŞİLERE KARŞI SORUMLULUĞU

A. Genel Olarak

TTK m.1089 hükmündeki “gemi ve eşya ile ilgili herkes” kapsamı dışında kalan kişilere, örneğin çatma halinde karşı geminin donatanına, yolcularına ve o gemideki yük ilgililerine karşı kaptan, genel hükümler uyarınca sorumlu olacaktır⁷⁰⁴. Yine aynı şekilde geminin kaptan kusuru sebebiyle rıhtıma veya liman veya kanal tesislerine çarpması sonucu bu tesislerde meydana gelen zararlar sebebiyle kaptan, haksız fiil hükümlerine dayalı olarak sorumlu tutulabilecektir⁷⁰⁵.

B. Zamanaşımı

Kaptanın kusuruyla zarar verdiği TTK m.1089 hükmündeki “gemi ve eşya ile ilgili herkes” kapsamı dışında kalan kişilerin kaptana yöneltecekleri tazminat talepleri, TBK m.72 gereğince zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendikleri tarihten itibaren iki yılda zamanaşımına uğrar. Bu tazminat istemlerinde on yıllık üst zamanaşımı söz konusudur. Buna göre alacak hakkı her halde haksız fiilin işlendiği tarihten başlayarak

⁷⁰⁴ Bkz. Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti I**, s. 199; Okay, **Deniz Ticareti I**, s. 362 ; Eriş, **a.g.e.**, s. 5452.

⁷⁰⁵ Bu kapsamda bir Yargıtay kararına (Yargıtay 11. HD’nin 11.09.1995 tarih ve 1995/5228 E., 1995/6210 K. sayılı kararı) konu olay şöyle özetlenebilir: Ortak kusurlu çatma sonucu çatışan gemilerden biri kontrolden çıkarak rıhtıma çarpmış ve rıhtımda hasara sebebiyet vermiştir. Rıhtımda meydana gelen zararın tazmini için açılan davada yerel mahkemece haksız fiil kuralları uygulanmış ve kusurlu gemi donatanları ile kaptanların zarardan müteselsilen sorumlu olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Yerel mahkeme hükmünün temyizen incelenmesi sonucu hüküm, Yargıtay tarafından onanmıştır. İlgili karar için bkz. Aybay, **Kararlar**, s. 21 vd.

on yılın geçmesiyle zamanaşımına uğrar (TBK m.72/1). Fakat tazminat, ceza kanunlarında daha uzun bir zamanaşımı öngörölmüş ceza gerektiren bir fiilden kaynaklanmış ise, bu zamanaşımının uygulanması söz konusu olur (TBK m.72/2).

VI. KAPTANIN SORUMLULUĞUNUN NİTELİĞİ VE SINIRLI SORUMLULUĞU

A. Genel Olarak

Eski dönemlerde kaptan ve taşıyan, Roma Hukukunun “receptum nautarum”⁷⁰⁶ esasının etkisiyle, yükün zıya ve hasarından kusur aranmaksızın sorumlu tutuluyor; ancak mücbir sebep halinde sorumsuz oldukları kabul ediliyordu⁷⁰⁷. Günümüzde ise kaptanın kusursuz sorumluluğundan bahsetmek mümkün değildir. Nitekim kaptanın sorumluluğunun niteliği bir kusur sorumluluğudur⁷⁰⁸ (TTK m.1089/1). Bu nedenle kaptanın sorumluluğundan bahsedilebilmesi için kusurunun ispat edilmesi şarttır. Öte yandan kaptanın kanuni bir görevini yerine getirmemesinden doğan zararlarda, kaptan aleyhine bir kusur karinesi doğar. Diğer deyişle kaptanın kanuni bir görevini yerine getirmemesi nedeniyle doğan zararların tazmini için açılan davada kaptan kusurlu sayılır; fakat görevini yerine getirmemekte kusuru olmadığını (tedbirli bir kaptan gibi davrandığını) ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir⁷⁰⁹ (TTK m.1089/1). Bununla birlikte bu esas ancak Deniz Ticareti Hukuku çerçevesinde yöneltilecek talepler bakımından geçerlidir. Genel hükümlere göre kaptana yöneltilecek talepler yönünden ise onun tedbirli bir kaptan gibi davranmadığını yahut kusurlu olduğunu ispat yükü davacıya aittir⁷¹⁰.

⁷⁰⁶ Roma Hukuku’ndaki Receptum Nautarum esası ile gemi işletenin sorumluluğu, yükü teslim almakla başlamaktadır. Bu esasa göre gemi işleten, yükün zarara uğramasından kusuru olsun ya da olmasın, fiili gerçekleştiren kim olduğu ve zararın sebebi önem arz etmeksizin sorumlu tutulmaktadır. Bu sorumlulukta gemi işletenin geminin maliki olması şart olmayıp zarar halinde ödemekle yükümlü olduğu miktar da zararın miktarı kadardır. Receptum Nautarum esasında sorumluluğun kapsamı hakkında bilgi için bkz. Kadir Gürten, “Receptum Nautarum”, **İnönü Üniversitesi HFD**, Cilt: 4, Sayı: 1, 2013, (s. 275-294), s. 285 vd.

⁷⁰⁷ Çağa/ Kender, **Deniz Ticareti II**, s. 134.

⁷⁰⁸ Akıncı, **Navlun Mukaveleleri**, s. 493; Sözer, **Ders Kitabı II**, s. 21-22.

⁷⁰⁹ Göknıl, **a.g.e.**, s. 124.

⁷¹⁰ Göknıl, **a.g.e.**, s. 124.

Kaptan kusuruyla sebep olduğu zarardan tüm malvarlığı ile sorumludur. Fakat sorumluluğunu sınırlama hakkını kullanıp (TTK m.1089/4) fon tesis⁷¹¹ ettiği takdirde başlangıçtaki kişisel sorumluluğu, fon ile sınırlı (aynı) sorumluluğa dönecektir⁷¹². Gerçekten kaptan TTK m.1089/4 hükmü uyarınca sorumluluğunu, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmeler uyarınca sınırlandırma hakkına sahiptir. Kaptana yöneltilecek taleplerde kaptanın sorumluluğunun üst sınırı, Türkiye'nin de taraf olduğu “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme⁷¹³” (1976 Tarihli Sözleşme) ve bu sözleşmeyi tadil eden 1996 Tarihli Protokolü⁷¹⁴ (SSS) çerçevesinde belirlenecektir. Kaptanın sorumluluğunun sınırlanması bakımından kendisine yöneltilecek taleplerin dayanağının hukuken önemi bulunmamaktadır. Zira sorumluluğun sınırlandırılabilmesine ilişkin SSS m.2/1 hükmüne göre ilgili alacaklar “...mesuliyetin temeli ne olursa olsun...” sorumluluk sınırlamalarına tâbi tutulmuştur⁷¹⁵.

⁷¹¹ Fon tesis edilerek sorumluluğun sınırlanması yoluna gidilmesi halinde, alacaklılar talep haklarını yalnızca fona yöneltebilecek ve fon tesis edenin diğer mal varlığı değerlerine gidemeyeceklerdir. Fon tesisinin sonuçlarına ilişkin olarak bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 282 vd.; Türk hukukunda deniz alacaklarına karşı sorumluluğu sınırlama fonuna ilişkin esaslar için bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 186 vd.

⁷¹² Çetingil/ Kender/ Ünan, **Müşterek Avarya**, s. 320.

⁷¹³ İlgili sözleşmeye katılmamız 28.02.1980 tarih ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile uygun bulunmuş olup katılma belgesi 06.03.1998 tarihinde tevdi edildiğinden ilgili Sözleşme ülkemiz açısından 01.07.1998 tarihinde yürürlük kazanmıştır. İlgili Bakanlar Kurulu Kararı ve ekinde bulunan Sözleşmenin resmi Türkçe çevirisi için bkz. 04.06.1980 tarih ve 17007 sayılı RG.; IMO'nun hazırladığı ve sözleşmelere katılım durumlarını da gösteren doküman için bkz. (<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>)

⁷¹⁴ 02.05.1996 tarihinde imzalanmış olan “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Tarihli Protokol’e bir kısım çekincelerle katılmamız 05.02.2010 tarih ve **2010/162 sayılı** Bakanlar Kurulu Kararı ile uygun bulunmuş olup katılma belgesi 19.07.2010 tarihinde tevdi edildiğinden 17.10.2010 tarihinde ülkemiz açısından yürürlüğe girmiştir. İlgili Bakanlar Kurulu Kararı ve ekinde bulunan Protokolün resmi Türkçe çevirisi için bkz. 13.03.2010 tarih ve 27520 sayılı RG.; IMO'nun hazırladığı ve sözleşmelere katılım durumlarını da gösteren doküman için bkz. (<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>)

⁷¹⁵ Donatanın sorumluluğunun sınırlanması bakımından, tazminat talebinin TBK m.66'ya yahut TTK m.1062'ye dayandırılması arasında fark olmadığı yönünde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 261; Tazminat talebinin TBK m.66'ya dayandırılması halinde donatanın sorumluluğunun sınırsız olacağı yönündeki aksi görüş için bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 219; TTK m.1062'nin TBK m.66'ya göre özel hüküm mahiyetinde olduğunu savunan bazı yazarlar, bu görüşlerini desteklemek için TBK m.66'nın uygulanması halinde sorumluluğun sınırsız olacağı örneğini vermişlerdir. Bkz. Var Türk/ Karan, **a.g.m**, s. 130.

B. Kaptanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı

1. Kusur Şartı

Kaptanın “*şahsi fiil veya ihmalden ileri gelen zarara kasden yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş*” olduğu ispatlanırsa sorumluluğun sınırlandırılması hakkından yararlanması mümkün olmayacaktır (SSS m.4). Belirtmek gerekir ki maddede fiil veya ihmalden bahsedildiği için hem “kast” hem de “*cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile*” şeklinde ifade edilen nitelikli kusur bakımından, söz konusu davranışın aktif bir davranış ya da kaçınma (hareketsiz kalma) tarzında bir davranış olması arasında fark yoktur⁷¹⁶. Kast, failin hukuka aykırı sonucun bilincinde olarak bu sonucu istemesidir. Fail hukuka aykırı sonucu öngörüp bunu isteyerek zarara sebebiyet verirse doğrudan kast (*dolus directus*), hukuka aykırı sonucu doğrudan istememekle birlikte bu sonucun gerçekleşme ihtimalini kabullenerek zarara sebebiyet verirse dolaylı/olası kast (*dolus eventualis*) söz konusu olur⁷¹⁷. Sınırlı sorumluluğun kaybı bakımından kastın türü önem arz etmez, her iki kast türü de bu kapsamdadır⁷¹⁸.

“*Cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile*” şeklinde belirtilen kusur türü⁷¹⁹ ise ülkemizin de dahil olduğu Kara Avrupası hukuk sistemindeki kusur türlerinden herhangi birine girmemektedir⁷²⁰. Bu

⁷¹⁶ Bkz. Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 170-171; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 272; Aksoy, **a.g.e.**, s. 217; SSS m.4’te geçen “fiil ve ihmal” ifadesinin Türk hukuk sistemindeki sorumluluk kavramları bağlamında “kusur” olarak anlaşılması gerektiği yönünde bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 302.

⁷¹⁷ M. Kemal Oğuzman/ M.Turgut Öz, **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler)**, Cilt 2, Gözden Geçirilmiş 16. Bası, İstanbul, Vedat, 2021, s. 60. (Cilt 2)

⁷¹⁸ Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 171; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 296.; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 169.

⁷¹⁹ Bu kusur türü ilk defa “Milletlerarası Hava Taşımalarına Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 12 Ekim 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunun Tadiline İlişkin 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolü”nde yer almıştır. Ayrıca İngiliz Hukukundaki “wilful misconduct” kavramı ile de oldukça benzerlik göstermektedir. Bkz. Tahir Çağa, “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **BATİDER**, Cilt: IX, Sayı: 2, 1977, (s. 289-324), s. 299 ve s. 301(Enternasyonal Deniz Hukuku); Taşıma hukukunda “wilful misconduct” kavramına ilişkin kapsamlı bir çalışma için bkz. Damar, **a.g.e.**, s. 49 vd.

⁷²⁰ Çağa, **Enternasyonal Deniz Hukuku**, s. 301; Çetingil, **1986 Yılı Reformu**, s. 32; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 172-173; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 274; Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s.93; Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2008, s. 94. Konuya ilişkin farklı görüşler için bkz. **a.e.**, s. 93-96.

kusur türü, dolaylı kasta yakın ve fakat ağır ihmal⁷²¹ ile dolaylı kast arasında kalan bir kusur türü olarak anlaşılabilir⁷²². Bu kusurun niteliği hakkında farklı görüşler⁷²³ olsa da söz konusu kusur türünün unsurlarının var olup olmadığı her somut olaya göre ayrı ayrı değerlendirilmek gerektir⁷²⁴. Bu kusur türünün iki unsuru bulunmaktadır. Öncelikle davranışın “*cüretkârane bir şekilde*” olması, diğer deyişle pervasızca hareket teşkil etmesi gereklidir. Pervasızca hareket, bilinçli olarak makul olmayan bir riskin alınmasıdır⁷²⁵. Kanaatimizce kaptana ilişkin pervasızca hareket bakımından değerlendirme yapılırken makuliyetin objektif ölçüsü olarak tedbirli bir kaptanın aynı şartlardaki davranışı esas alınabilir. Diğer deyişle pervasızca hareket bakımından objektif kriter esas alınmalıdır⁷²⁶. Bu nitelikli kusur türü için ikinci unsur, davranışın “*muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuurunu ile*” gerçekleştirilmiş olmasıdır. Bu unsur bakımından zararın daha yüksek bir ihtimalle (muhtemelen) gerçekleşeceği, diğer tabirle %50’nin üzerinde bir ihtimalle zararın meydana geleceği hususunda bilinç gereklidir⁷²⁷. Bu unsurun tespitinde ise subjektif kriter esas alınmalıdır⁷²⁸. Buna göre sınırlı sorumluluğun kaybı bakımından zararın muhtemelen gerçekleşeceğinin gerçekten bilinmesi gereklidir. Dolayısıyla zararın muhtemelen gerçekleşeceğini “bilmesi gereken” kişiler değil, ancak “bilen” kişiler pervasızca davranmış

⁷²¹ Ağır ihmal (culpa lata), fiili işlerken failin, içinde bulunduğu şartlara sahip herkesin göstereceği dikkat ve özeni göstermemesidir. Hafif ihmal (culpa levis) ise failin, fiili işlerken ancak dikkatli ve tedbirli bir kimsenin göstereceği dikkat ve özeni göstermemesidir. Bkz. Oğuzman/ Öz, **Cilt 2**, s.62.

⁷²² Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 173; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 274; Gürses, **a.g.e.**, s. 94; Benzer olarak bkz. Kula Değirmenci, **Sınırlama Fonu**, s. 94; Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 100-101.

⁷²³ Bir görüşe göre bu kusur türü, “aynı zamanda şuurulu ihmal niteliğinde bulunan, ağır ihmal”dır. Bkz. Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 303; Bir diğer görüşe göre bu kusur türü dolus eventualis (dolaylı kast) niteliğindedir. Bkz. Damar, **a.g.e.**, s. 290; Bu kusur türünün dolaylı kast (dolus eventualis), ağır kusur (culpa lata -ağır ihmal) ve bilinçli taksir sayılamayacağı yönünde bkz. Çağa, **Enternasyonal Deniz Hukuku**, s.301; Çetingil, **1986 Yılı Reformu**, s. 32 dp. (34).

⁷²⁴ Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, s. 96; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 274; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 558-559; Aksoy, **a.g.e.**, s. 216.

⁷²⁵ Damar, **a.g.e.**, s. 86.; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 559.

⁷²⁶ Taşıyanın sınırlı sorumluluğunun kaybı bakımından pervasızca hareket değerlendirmesi yapılırken objektif ölçü olarak makul ve tedbirli bir taşıyanın dikkate alınması gerektiği yönünde bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 170; Pervasızca hareketin kanıtlanması bakımından objektif ölçünün esas alınması gerektiği yönünde ayrıca bkz. Hill, **a.g.e.**, s. 407.

⁷²⁷ Çağa, **Enternasyonal Deniz Hukuku**, s. 301; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 172; Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 273; Damar, **a.g.e.**, s. 93; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 561.

⁷²⁸ Bu yönde bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 171; Sözer, **Ders Kitabı I**, s. 296-297; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 560; Damar, **a.g.e.**, s. 167; Yetiş Şamlı, **Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, s. 97. Bu unsurun tespitinde esas alınabilecek objektif ve subjektif kriterler için bkz. **a.e.**, s. 96-98.

sayılabilir⁷²⁹. İkinci unsur bakımından “Pembroke” davası dikkat çekicidir. Davaya konu olayda, ambarda bulunan üstü açık konteyner, yolculuk sırasında güverteye alınmış; üzerine örtülen brandanın fırtına sebebiyle yırtılması sonucu yük hasara uğramıştır. Bu arada chartererler ile kaptanın yeniden yükleme sırasında faks aracılığı ile devamlı olarak irtibatta oldukları belirlenmiştir. Mahkeme, “chartererlerin duruma ilişkin olarak bilgilendirildiğini ve duruma onay vermediklerine ilişkin bir delil ortaya konamamış olmasını” dikkate alarak “kaptanın ve chartererlerin tehlikeyi ve olası sonuçlarını değerlendirerek hesaplanmış bir risk aldıklarının açık olduğu; taşıyanın ve kaptanın eşyanın muhtemelen zarar göreceğini bildikleri ve üstü açık konteynerleri güverteye yükleyerek pervasızca davrandıkları” sonucuna ulaşmıştır⁷³⁰. Bu karara konu olayda, yükle ilgililerin zarar sebebiyle kaptandan talepte bulunmaları halinde kaptanın TTK m.1187/2 gereği TTK m.1186’daki sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı söylenmelidir (TTK m.1190/2-3)⁷³¹. İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi’nde görülen ve SSS uyarınca fon tesisine yönelik bir başka dava konusu olayda, İstanbul Boğazından geçmekte olan gemi, makine arızası sebebiyle boğazdaki yalıya çarpmıştır. Davada, SSS’ye göre sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına neden olan kusur derecesinin somut olayda söz konusu olup olmadığının öncelikle değerlendirilmesi talep edilmiştir. Davada düzenlenen bilirkişi raporunda, *“İstanbul boğazı gibi tehlikeli sulardan geçiş yapan geminin demir hazır olmadan boğaza girmesi ve daha sonra kaptanın makina arızasını öğrenmesine rağmen makina demir hızındaki artışa güvenerek yoluna devam etmeye çalıştığı, gemi kaptanının yalıya çarpma öncesinde demir atmamış olmasının denizcilik tecrübelerine dayandırılacak bir sevk ve idare kararı olduğu, bu durumun olaydaki koşullar çerçevesinde denizcilik uygulamaları kapsamında verilmesi mümkün kararlardan olduğu, kazanın meydana gelmesinin hemen öncesindeki kaptanın eylem ve kararlarının kasıtlı hareketle veya böyle bir zararın meydana gelebileceğini öngörmesine rağmen bilinçli olarak devam edilmiş cüretkârane gemi idaresi*

⁷²⁹ Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 274; Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 171; Tsimplis, **a.g.e.**, s.296.

⁷³⁰ Nelson Pine Industries Ltd. v. Seatrans New Zealand Ltd. (The “Pembroke”), (New Zealand High Court), [1995] 2, Lloyd’s Rep. 290. Karar için bkz. Yetiş Şamlı, **Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 172; Aynı karara ilişkin bir değerlendirme için bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 563-565.

⁷³¹ Aynı yönde bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 565.

davranışlarından olmadığı” tespiti yapılmış ve bu tespit mahkemece benimsenmiştir⁷³². Mahkeme, donatanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedip kaybetmediğini kaptanın fiilleri yönünden değerlendirmiştir. Oysa kaptan veya diğer bir gemi adamının kastı yahut pervasızca davranışı zarara sebep olsa dahi donatan, şahsi kast veya pervasızca davranışı olmadıkça sınırlı sorumluluktan yararlanmaya devam eder⁷³³. Son olarak “The Saint Jacques II” davasından da bahsetmek yerinde olacaktır. Dava konusu olayda kaptan, aynı zamanda maliklerinden birisi olduğu Saint Jacques II gemisini -balık avlama alanına diğer gemilerden önce varmak için- trafiğin tersi istikamette sevk etmeyi âdet edinmiştir. Daha sonra yaşanan çatma sonrasında sınırlı sorumluluğun kaybı tartışılmıştır. Donatanlar, gemi daha önce de bu şekilde sevk edildiğinden çatma ihtimalinin gerçekten bilinmediğini öne sürmüş; ek olarak kaptanın çatma sırasında kaptan köşkünde değil alt kısımda uyumakta olduğunu belirtmiştir. Ayrıca kaptanın köşkünü terk etmeden önce en küçük bir tereddüt halinde kendisini uyandırması konusunda tüm nöbetçi personeli uyarılmış olduğunu ifade etmişlerdir. Mahkeme, bu savunmaları, trafiğin tersi yönde seyretmenin pervasızlık teşkil ettiğini ve tekrarlanan pervasızca hareketin çatma risk veya olasılığını azaltmayacağı gerekçesiyle reddetmiştir. Ayrıca kaptanın tüm nöbetçi personeli uyarılmış olmasının kendisinin çatma riskinin ve olası sonuçlarının farkında olduğunu açıkça ortaya koyduğunu ifade etmiş; sonuç olarak donatanların pervasızca davrandıklarından bahisle sınırlı sorumluluktan yararlanma haklarını kaybettiklerine hükmetmiştir⁷³⁴. Olayda kaptanın pervasızca davranışı açıktır. Kanaatimizce diğer donatanların da kaptanın pervasızca davranışını öteden beri bilip hareketsiz kalmaları

⁷³² İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesinin (Denizcilik İhtisas Mahkemesi Sıfatıyla) 15.05.2019 tarih ve 2018/148 E., 2019/232 K. Sayılı kararı için bkz. Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 577.

⁷³³ Bu yönde bkz. Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti**, s. 272; Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 101; Damar, **a.g.e.**, s.170; Topsoy, **Deniz Ticareti I**, s. 260; Süzel, **Sorumluluğun Sınırlandırılması**, s. 577-578. Yazar aynı eserin 578. sayfasında geminin yolculuğunun güvenli şekilde sürdürülebilmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufu yolculuk sırasında donatan adına yapma yetkisinin kanunen kaptanda olmasının, kaptanı gemi bakımından donatanın “*alter ego*”su haline getirdiği görüşüne ve bu görüşün kabulü halinde kaptanın pervasızca davranışının donatanın sınırlı sorumluluğunun kalkmasına sebep olacağına işaret etmiştir. Kanaatimizce işaret edilen bu görüş donatanın sorumluluğu bakımından yerinde olmayacaktır. Zira SSS m.4’ün uygulaması bakımından kusuru dikkate alınacak kişiler TTK m.1343 hükmünde sayılmıştır. Bu kişiler arasında gemi adamları yoktur. Ayrıca gemi adamı (ve dolayısıyla kaptan), donatanın sorumluluğu yönünden, m.1343’te belirtilen “*genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişi*” olarak da nitelendirilemez. Bkz. Kaner, **Deniz Ticareti I-II**, s. 101 dp. (276).

⁷³⁴ Margolle and Another v. Delta Maritime Co. Ltd. and Others (“The Saint Jacques II” and “Gudermes” [2003] 1 Lloyd’s Rep. 203. Dava için bkz. Damar, **a.g.e.**, s. 169-170.

ve kaptanın da müşterek donatanlardan birisi olması donatanların sınırlı sorumluluktan yararlanma haklarını kaybetmelerine neden olmuştur.

2. İspat Yüğü

Kaptanın sorumluluğunun sınırlı olması esastır. Ancak istisna olarak sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi söz konusu olabilecektir. Bu hususta sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybını gerektiren bir sebebin varlığını ispat yükü zarar görene aittir. Nitekim SSS m.4 hükmünde de sorumlu kişinin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi için zarara kasten yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceğı şuuru ile sebebiyet vermiş olduğunun “ispatlanması” gerektiğı açıkça ifade edilmiştir. “*Cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceğı şuuru ile*” şeklinde belirtilen kusur türü bakımından bu kusurun her iki unsurunun birlikte varlığı ispatlanmalıdır. Diğer deyişle yalnızca pervasızca hareket unsurunun yahut tek başına davranışın “*muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceğı şuuru ile*” gerçekleştirilmiş olduğunun ispatı yeterli değildir. Bununla birlikte ikinci unsur bakımından yani zararın meydana geleceğine ilişkin bilince ilişkin unsur yönünden, kanaat veren emare veya ilk görünüşte ispat (*prima facie*) yeterli sayılabilir⁷³⁵.

⁷³⁵ YAZICIOĞLU, **Hamburg Kuralları**, s. 175; YAZICIOĞLU, **Deniz Ticareti**, s. 406; YETİŞ ŞAMLİ, **Taşıyanın Sorumluluğı**, s. 218.

SONUÇ

Deniz ticaretinin önemli şahıslarından olan kaptan, TTK'da kendisine ayrı bir kısım ayrılmış tek gemi adamıdır. Çalışmamızda kaptan ve donatan arasındaki hukuki ilişki, kaptanın görev, yetki ve yükümlülükleri ile sahip olduğu kanuni temsil yetkisi ele alınarak kaptanın hukuki sorumluluğu belirlenmiştir. Bu bağlamda, çalışmada varılan sonuçları şu şekilde özetlemek mümkündür:

1. Kaptan, gemiyi sevk ve idare eden ve bunun için gereken belirli yeterlik belgesini haiz olan gemi adamıdır. Kaptanın gemiyi sevk ve idaresi altında bulundurması, yalnızca geminin değil aynı zamanda gemi adamları ve diğer kişilerin de kaptanın emir ve yönetimi altında olması anlamına gelir. DİK m.2/B hükmündeki gemi adamları tanımında kaptan, açıkça yer almaktadır. Bununla birlikte geçmiş yıllarda bazı Yargıtay kararlarında kaptanın DİK anlamında gemi adamı olmadığına yönelik olarak yapılan değerlendirmeler mevcut olup bunlar hukuki dayanaktan yoksundur. Diğer taraftan kaptanın TTK anlamında gemi adamı olduğu TTK m.934 hükmünde açıkça düzenlenmiştir. Dolayısıyla kaptan hem TTK hem de DİK anlamında gemi adamıdır.
2. Kaptan; donatan, işleten, gemi yöneticisi yahut gemi müdürü ile yapacağı bir sözleşmeye istinaden iş görmektedir. Olağanüstü durumların varlığı halinde bir sözleşme olmaksızın bir başka kaptan tarafından görevlendirilmesi de mümkündür (TTK m.1093/2).

Gemiyi yolculuk boyunca sevk ve idare etmekte olan kaptanın bu bağlamda kısmi bir bağımsızlığı vardır. Bu nedenle donatan ile yapılan sözleşmenin hizmet sözleşmesi olup olmadığı konusunda tereddüt yaşanabilecektir. Fakat hizmet sözleşmesinin unsuru olan bağımlılık unsuru mutlak değil görelî bir nitelik taşır; her işçinin konum ve niteliğine göre değişiklik gösterir. Bu kapsamda kaptan, gemideki en üst düzey gemi adamı olarak geniş bir temsil yetkisine sahip olmakla beraber donatana bağımlı olarak iş görür. Donatan her istediğinde ona hesap vermekle yükümlü olan kaptan, yine donatanın emir ve talimatları ile bağlıdır. Ayrıca kaptan ücret karşılığında iş görmektedir. Sonuç olarak donatanla (işverenle) kaptan arasında kurulan hukuki ilişki temelde hizmet sözleşmesidir.

3. Kaptan, yolculuğun selametle tamamlanması için alınması gereken her türlü tedbiri almakla yükümlüdür. Kaptanın yolculuk öncesinde, yolculuk sırasında ve yolculuk sonrasında birçok görev ve yetkisi bulunmaktadır. Kaptan yolculuk öncesinde geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasına dikkat etmelidir (TTK m.1090 ve TTK m.1091/2). Geminin yükleme durumu, aynı liman içindeki farklı rıhtımlara seyir sırasında soruna sebep olabilir. Bu nedenle kaptan, geminin bulunduğu liman veya rıhtımdan ayrılmasından önce yola elverişliliğe dikkat etmelidir. Geminin denize, yola ve yüke elverişli durumda olması hem donatanın hem de yükle ilgililerin menfaatini ilgilendirir. Dolayısıyla geminin denize, yola ve yüke elverişliliği konusunda kaptana düşen bu görev yolculuğun tamamını kapsar. Geminin denize, yola veya yüke elverişli olmasına engel olan eksiklikler tespit edilirse bu eksikler tamamlanmadıkça kaptanın yola çıkmaması gerekir. Aksi halde bu durum sebebiyle doğacak zararlardan kaptan sorumlu olur.

TTK m.1091 gereğince kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanım amaçlarına uygun bir vaziyette olmasına ve istifin, özel istifçilerce yapılması halinde dahi denizcilikte geçerli kurallara uygun olarak yapılmasına dikkat etmek zorundadır. Bu görev kapsamındaki araçlar gemiye ait olan yükleme ve boşaltma araçlarıdır. Navlun sözleşmesinde FIO(S)(T) kaydı ile öngörülmesi sonucu yükleme, boşaltma, istif gibi işlemlerin taşıyanın faaliyet sahasından çıkarıldığı durumlarda dahi kaptanın nezaret görevi (TTK m.1091) devam eder. Fakat bu durumda nezaret görevi; geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini sağlamakla sınırlı olacaktır. Bu sebeple Yargıtay'ın bir sınır öngörmeksizin TTK m.1091 hükmünü gerekçe göstererek taşıyanı sorumlu tutması, kaptanın -yükle ilgililerce görevlendirilen- yükleme, boşaltma, istif işçilerini gözetme yükümlülüğünün olduğunu ifade etmesi isabetli değildir. Zira bu durum, zikredilen bu kaydın varlığını anlamsız hale getirmekte ve taraflar arasındaki ekonomik dengeyi taşıyan aleyhine bozmaktadır.

4. Kaptanın deniz kazalarında da birçok görev, yetki ve yükümlülüğü vardır. Deniz kazalarında kaptanın sahip olduğu görev ve yetkilerden bazılarını şöyle ifade etmek mümkündür:

Kaptanın müsterek avaryadaki en önemli görevi fedakârlık kararı vermektir. Müsterek avaryada fedakârlık kararı kural olarak kaptan tarafından verilecektir. Bu sonuç, tehlikeyi bizzat yaşayan ve gereken durum muhakemesini en iyi yapacak olan kişinin kaptan olduğu varsayımına da dayanmaktadır. Müsterek avarya tanımında (TTK m. 1272) kararın kaptan tarafından verileceği açık olarak belirtilmediğinden istisnai bazı durumlarda gemi kaptanı olmayan kişilerin de müsterek avarya kararı vereceği kabul edilmelidir. Bununla birlikte başka kimselerin ve özellikle menfaatleri çatışan kişilerin tek başına vereceği veya deniz sergüzeştine yabancı kişilerce verilecek fedakârlık kararı, kaptan tarafından uygun bulunmadıkça yeterli görülmemelidir. Diğer deyişle kaptan sıfatına sahip olmayan kişilerce verilen karar, kaptanın uygun görmesine bağlıdır. Bununla beraber kaptanın bu kişilerce verilen karara katılması, kararın uygulanmasını denetlemesi yahut bu kararları onaylaması da kaptanın kararı olarak sayılmalıdır. Müsterek avaryada tehlikenin takdirinde subjektif kriter esas alınmaktadır. Buna göre fedakârlık kararı verilirken yapılacak değerlendirmede kaptanın tehlikenin varlığına inanması yeterlidir. Önemli olan konu kaptanın tehlikenin varlığını değerlendirirken tedbirli bir kaptan (TTK m.1088) gibi davranmasıdır. Kaptan, tedbirli bir kaptanın özenini göstermemesi nedeniyle tehlikeyi takdir etmede hataya düşerse bu durumda subjektif tehlike şartının varlığından söz edilemeyecektir. Bu ihtimalde alınan tedbir müsterek avarya sayılmaz. Bu nedenle doğacak zarardan kaptan -TTK m.1089 gereğince- sorumlu olur. Ayrıca kaptanın kusuru ile verdiği bu zararlardan, TTK m.1062 hükmü uyarınca donatanın ve TTK m.1179 hükümleri uyarınca taşıyanın da sorumluluğu söz konusu olur.

Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapabileceğine ilişkin olarak eTTK'dan farklı olarak TTK ile açık hüküm getirilmiştir. TTK m.1300 gereğince kaptan, araç maliki ve araçta bulunan şeylerin maliki adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir. Bu yetki, tahkimi ve yetkili mahkemeyi kararlaştırmayı da içerir (TTK m.1300). Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi kapsamına, tahkimi kararlaştırmanın da dahil edilmesi uygulamadaki ihtiyaçlara cevap vermesi bakımından isabetli bir tercih olmuştur. Kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma konusundaki temsil yetkisi, bağlama limanı ile sınırlı tutulmamıştır. Bu nedenle kaptan, bağlama limanında dahi kurtarma sözleşmesi yapabilir.

TTK m.1295/1 uyarınca bir çatma sonrasında her geminin kaptanı, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi bir tehlikeye atmaksızın mümkün olması şartıyla diğer gemiye, gemi adamlarına ve yolculara yardım etmek yükümlülüğü altındadır. Yardım yükümlülüğünün doğması için diğer geminin kaptanının yardım talebinde bulunması gerekmez; ayrıca bu geminin yardıma ihtiyacı olmadığını ifade etmesi de bu yükümlülüğü tek başına ortadan kaldırmaz. Ancak tedbirli bir kaptanın, aynı şartlar altında yardım ihtiyacının var olmadığı sonucuna ulaşacağı söylenecekse yardım yükümlülüğü söz konusu olmaz.

5. Kaptanın donatana ve yükle ilgililere karşı da birtakım görevleri vardır. TTK m. 1110/2 uyarınca kaptan; geminin durumu, yolculuk sırasında meydana gelen olaylar, yaptığı sözleşmeler ve açılan davalar hakkında donatana düzenli olarak bilgi vermekle yükümlüdür. Ayrıca kaptan, donatanın vereceği talimata, gemicilik tekniğine ilişkin olmadıkça veya kaptanı haksız fiil işlemeye sevk etmedikçe uymalıdır. Ancak kaptanın, donatanın talimatına uyma yükümlülüğü mutlak değildir. Kaptan, donatanın durumun özel şartlarını bilmesi halinde verdiği talimattan döneceğine inanıyorsa talimattan ayrılabilir. Hatta tedbirli bir kaptanın davranışı bunu gerektiriyorsa talimattan ayrılmaya mecburdur. Bütün önemli işlerde kaptan, mümkün oldukça donatandan talimat istemelidir. Kaptan, donatanın menfaatini korumakla da yükümlü olup bu yükümlülük, gemi zayi olsa dahi gerektiği sürece devam eder (TTK m.1102). Kaptanın fiilen donatan sıfatına sahip olan kişiye karşı var olan görevlerini, işletene/kiracıya karşı da aynen ifa etmesi gerekir. Bu görevlerden, donatanın daha çok malik sıfatına bağlı olanlarının ise somut olayın koşullarına göre ayrıca değerlendirilmesi lazımdır.

Diğer taraftan kaptan, yolculuk sırasında yükle ilgililerin menfaati gereği eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlüdür (TTK m.1112/1). Bu hükümle düzenlenen kaptanın yüke özen yükümlülüğü, taşınmak üzere gemi bordasında yer alan tüm yükleri kapsamına alır. Kaptan, yüke özen yükümlülüğünü yerine getirmek için yükün nitelik ve özelliklerine uygun önlemleri almalıdır. Kaptan, yüke özen yükümlülüğünü ihlal ederse yükle ilgililere karşı sorumlu olur (TTK m.1089). Öte yandan bu yükümlülüğün ihlali ticari kusur sayılacağından,

taşıyanın da TTK m.1178-1179 hükümleri gereği yüke gelen zarardan sorumlu tutulması mümkün olup bu görev taşıyan açısından da önem arz eder.

6. Kaptanın donatanı, taşıyanı ve yükle ilgilileri temsil hususunda kanundan doğan temsil yetkisi çalışmamızın üçüncü bölümünde ele alınmıştır. Kaptanın donatanı temsil yetkisi geminin bağlama limanında olup olmamasına göre farklı esaslara tabi tutulmuştur. Buna göre gemi bağlama limanında iken sınırlı bir kapsama sahip olan temsil yetkisi, gemi bağlama limanı dışında iken genişlemektedir. Belirtmek gerekir ki kaptana tanınan bu geniş temsil yetkisi iletişim imkanlarının oldukça sınırlı olduğu 19. yüzyılın ihtiyaçları paralelinde ortaya çıkmıştır. Kaptanın temsil yetkisi, günümüzde gittikçe gelişen teknik, ticari ve teknolojik gelişmelerin sonucu olarak çoğu kez işlevsiz kalmaktadır. Zira zamanımızda donatanlar faaliyette bulundukları limanlarda gemi acentesi atamakta, gemi tamiri ve gemi adamlarını işe alma gibi hususlar da gemi yöneticisi tarafından yapılmaktadır. Gemi acentesi ve gemi yöneticisinin yaptığı işlemlerden kaptanın yetkisi kapsamına girenler bakımından kaptanın temsil yetkisinin sınırlandırıldığı ifade edilmelidir. Netice olarak kaptan için ön görülen geniş temsil yetkisi günümüz ihtiyaçları için çoğu zaman gereksiz bir nitelik arz eder. Bu sebeple kaptana kanunda tanınan geniş temsil yetkisinin (özellikle taşıma sözleşmesi yapmak gibi ticari yetkilerinin) zamanımızın ihtiyaçları da dikkate alınarak yapılacak bir kanun değişikliği ile daraltılması yerinde olacaktır.

7. Kaptanın taşıyanı temsil konusunda da kanuni yetkisi vardır. TTK m.1228/2 hükmüne göre kaptan, taşıyanı temsilen konişmento düzenleyebilecektir. Konişmento düzenlenmesiyle ilgili diğer işlemler de temsil yetkisine dahildir. Bu bağlamda kaptan; yükü kabul edip gönderilene teslim etmek, navlunu tahsil etmek, konşimentodan doğan hakları ileri sürmek ve konişmentoya gerekli çekinceleri ve yüke ilişkin beyanları yazdırmak yetkilerine de sahiptir. Belirtmek gerekir ki kaptanın taşıyanı temsil yetkisi de donatanda olduğu gibi teknik, ticari ve teknolojik gelişmeler neticesinde çoğu defa işlevsiz kalmakta ve bu kapsamdaki işlemler taşıyanın diğer yetkilileri tarafından (acente, gemi yöneticisi vs.) üstlenilmektedir.

Kaptanın konişmento düzenleme yetkisi ile bağlantılı olarak TTK m.1238 hükmü önem arz eder. Buna göre kaptanın düzenlediği konşimentoda taşıyanın kimliği gösterilmemişse veya taşıyanın kim olduğu açıkça anlaşılamıyor ise donatan ve

kaptan, konşimentodan doğan hak ve borçlar yönüyle taşıyan sayılır (TTK m.1238/2-3). Belirtmek gerekir ki TTK m.1238/3 hükmü, öngörülen amacı aşan ve esasen gerekli olmayan bir düzenlemedir. Zira bir konşimentodan taşıyanın belirlenememesi halinde TTK 1238/2 hükmü uyarınca donatan, taşıyan sayılmaktadır; böylece taşıyanın içeriğinden anlaşılamadığı konişmento, borçlusu bilinebilir ve böylece kıymetli evrak fonksiyonunu ifa edebilir hale gelmiştir. Bu düzenleme dikkate alındığında, konişmento hamilinin TTK m.1238/2 hükmü ile yeterince korunduğu açıktır. Ortaya çıkan bu hukuki sonuca rağmen, donatana bağlı olarak çalışan ve donatana kıyasla oldukça güçsüz bir konumda bulunan kaptanın dahi taşıyan sayılabilmesi gibi tehlikeli bir sonucu ortaya çıkarabilecek TTK m.1238/3 hükmünün varlığı gereksizdir. Yapılacak olan bir kanun değişikliği ile temsilcinin de taşıyan sayılması ihtimalini düzenleyen TTK m.1238/3 hükmünün ivedilikle kaldırılması yerinde olacaktır.

Denizde taşıma senetleri “taşıma sözleşmesinin yapıldığı” ve “eşyanın senette yazılı olduğu gibi teslim alındığı” yönünde aksi ispatlanabilir karine oluşturmakla birlikte kıymetli evrak niteliğini haiz değildirler. Diğer taşıma senetlerinin ispat işlevlerine ve ayrıca kıymetli evrak niteliğine sahip olan konişmentoyu taşıyan adına düzenlemekle yetkili kaptanın, diğer denizde taşıma senetlerini (örneğin deniz yük senedini) düzenleme konusunda öncelikli olarak yetkili olacağı kabul edilmelidir.

8. Kaptan, yükü teslim aldığı andan varma limanında gönderilene teslim edeceği ana kadar yükle ilgilileri temsil yetkisine sahiptir. Dolayısıyla donatanı temsilden farklı olarak bağlama limanında da temsil yetkisi vardır. Kaptanın donatanı temsil yetkisi, gemide bulunan tüm eşya için söz konusu olup şartların varlığı halinde eşyayı satmaya varacak kadar geniştir. Ayrıca belirtmek gerekir ki umulmayan bir hal yüzünden navlun sözleşmesinin sona ermesi durumunda dahi kaptanın yükle ilgililerin menfaatini koruma yükümlülüğü devam etmekte olduğundan, yükle ilgilileri temsilen belli işlemler yapabilir (TTK m.1211).

9. Çalışmamızın son bölümünde kaptanın hukuki sorumluluğuna ilişkin esaslar incelenmiştir. Kaptan, kusuru ile yol açtığı zararlardan gemi ve eşya ile ilgili herkese karşı sorumlu olacaktır (TTK m.1089). Görüldüğü üzere kaptanın sorumluluğu kusur esasına dayanmakta olduğundan sorumlu tutulabilmesi için kusurunun belirlenmesi

gereklidir. Kaptanın göstermesi gereken özeni göstermemesi durumunda kusurlu olduğu ifade edilecektir. Kaptanın yaptığı işlerde göstermesi gereken özen yükümlülüğü bakımından TTK m.1088 ile objektif bir ölçü getirilmiştir. Buna göre kaptan, bütün işlerinde tedbirli bir kaptan gibi davranmak zorundadır. Kaptanın işlerinde göstermesi gereken özenin objektif ifadesi olan “tedbirli kaptan” yeterli deneyime, mesleki bilgiye sahip, yetenekli ve görevinin gerektirdiği işleri dikkatle yerine getiren kaptandır. Kaptanın tedbirli bir kaptan gibi davranıp davranmadığı belirlenirken somut olayın tüm koşulları ve denizciliğin gerekleri dikkate alınacaktır. TTK m.1089 hükmünde kaptanın kendilerine karşı sorumlu olacağı kişiler “gemi ve eşya ile ilgili herkes” olarak belirtilmiştir. Bu ifade donatanı, taşıtanı, yükleteni, gönderileni, yolcuları ve diğer gemi adamlarını içerir. Hükümdeki genel ifade dikkate alındığında donatan yerine işleten varsa işleten, taşıyan ve malik de TTK m.1089 hükmü kapsamına girecektir. Bu hükmündeki “gemi ve eşya ile ilgili herkes” ifadesinin kapsamı dışındaki kişilere, örneğin çatma durumunda karşı geminin donatanına, yolcularına ve o gemideki yük ilgililerine karşı kaptan, ancak genel hükümlere ve özellikle haksız fiil kurallarına (TBK m.49) göre sorumlu olacaktır. Kaptanın sorumluluğunun dayanağı, tabi olduğu esaslar ve uygulanacak zamanaşımı/hak düşürücü süre kendisine karşı sorumlu tutulacağı kişiye göre değişiklik arz edecektir. Bu sebeple somut olayda kaptana sorumluluk yöneltten şahsın kim olduğu önemlidir.

10. eTTK döneminde kaptanın sorumluluğu oldukça ağır bir niteliğe sahipti. Kaptan, taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinden ve taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerden de faydalanamamaktaydı. Çarter partilerde veya navlun sözleşmelerinde yer alan sorumsuzluk kayıtlarından da sözleşmenin nispiliği ilkesi gereği yararlanamamaktaydı. TTK m.1190/2 hükmü ile birlikte kaptan, görevi ve yetkisi sınırları dahilinde hareket ettiğini ispat etmek şartıyla, -TTK m.1188 dahil- taşıyanın sorumsuzluk halleri ile sorumluluğunu sınırlandırma hakkından yararlanabilecektir. Bununla birlikte belirtmek gerekir ki kaptan, kendi teknik kusurundan kaynaklanan zarara ilişkin sorumluluktan TTK m.1190/2 hükmünden hareketle TTK m.1180/1 hükmüne dayanarak kurtulamaz. Ayrıca, kaptanın zarara ve gecikmeye kasten sebep olduğu veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın

veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebep olduğu ispatlanırsa kaptan, TTK m.1186'daki sorumluluk sınırlarından yararlanamaz (TTK m.1187/2). İşaret etmek gerekir ki kaptanın sorumluluk sınırlarından yararlanmasını engelleyen bu davranışları, SSS'ye göre de sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybetmesine sebep olur.

11. eTTK döneminde kaptanın sorumluluğunun sınırlandırılabilceği yönünde bir hüküm bulunmadığından sorumluluğu sınırsızdı. TTK ile bu katı sorumluluk yumuşatılmış ve TTK m.1089/4 hükmünde, kaptanın Türkiye'nin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelere dayanarak sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğu esası öngörülmüştür. Buna göre kaptana yöneltilecek taleplerde kaptanın sorumluluğunun üst sınırı, Türkiye'nin de taraf olduğu "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme" (1976 Tarihli Sözleşme) ve bu sözleşmeyi tadil eden 1996 Tarihli Protokolü (SSS) kapsamında belirlenecektir. Kaptanın sorumluluğunun sınırlandırılması yönünden kendisine yöneltilecek taleplerin dayanağının hukuken önemi yoktur. Zira sınırlamaya tâbi alacaklara ilişkin SSS m.2/1 hükmüne göre ilgili alacaklar "...mesuliyetin temeli ne olursa olsun..." sorumluluk sınırlamalarına tâbi olacaktır. Kaptanın "*şahsi fiil veya ihmalden ileri gelen zarara kasden yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş*" olduğu ispatlanırsa kaptan sorumluluğunu sınırlandıramayacaktır (SSS m.4). Kaptanın sınırlı sorumluluktan yararlanmasını engelleyen davranışı doğrudan yahut dolaylı kast ile işlemesi arasında fark yoktur. Kaptanın "*cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile*" şeklinde belirtilen kusuru ile zarara sebep olması halinde de sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı söz konusu olur. Kısaca pervasızca hareket olarak nitelendirilen bu kusur türü Kara Avrupası ve Türk hukuk sistemlerindeki kusur türlerine yabancıdır. Bununla birlikte belirtmek gerekir ki bu kusur türünün unsurlarının karşılanıp karşılanmadığı her somut olaya göre ayrı olarak değerlendirilmelidir.

KAYNAKÇA

- Akan, Pınar** : **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m.1061)**, Ankara, Adalet, 2007 (Yüke Özen)
- Akan, Pınar** : “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, **Prof. Dr. Tahir Çağrı’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s.1-13) (Sefere Elverişlilik)
- Akıncı, Sami** : **Deniz Hukuku (Navlun Mukaveleleri)**, İstanbul, Sermet, 1968 (Navlun Mukaveleleri)
- Akman, Galip Sermet** : **Sorumsuzluk Anlaşması**, İstanbul, Sulhi Garan, 1976
- Aksoy, Sami** : **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2015
- Akten, Necmettin** : “Kaptanın Yüğü Gözetme Ödevi”, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 78, Sayı: 2004/3, (s.960-985)
- Akyol, Şener** : **Türk Medeni Hukukunda Temsil**, İstanbul, Vedat, 2009
- Algantürk Light, Didem** : **York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri ile Karşılaştırmalı Olarak)**, 2. Bası, İstanbul, Arıkan, 2006 (Müşterek Avarya)

- Algantürk Light, Didem** : **Denizde Çatma Hukuku**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2011 (Çatma Hukuku)
- Alhan, Yunus** : “Gemi Kaptanının İşveren Vekilliği”, **Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Bölümü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Antalya, 2016
- Amasya, Serap** : “Deniz Yoluyla Yapılan Eşya Taşımlarında Fiili Taşıyan Kavramı”, **Galatasaray Üniversitesi HFD**, Sayı: 2020/2, 2020, (s. 1125-1153) (Fiili Taşıyan)
- Amasya, Serap** : “Gemi Yönetimi Sözleşmesinin Hukuki Niteliği”, **Galatasaray Üniversitesi HFD**, Yıl: 2, Sayı: 1, (2003/1), 2003, (s.165-198) (Gemi Yönetimi)
- Anderson, Phil** : **ISM Code (A Practical Guide to the Legal and Insurance Implications)**, Third Edition, Informa Law from Routledge, 2015
- Antalya, O. Gökhan** : **Borçlar Hukuku Genel Hükümler (Borçları İfası - Borçların İfa Edilmemesinin Sonuçları: Borcun İfa Edilmemesi, Borçlunun Temerrüdü)**, Cilt: (V/1,3), Ankara, Seçkin, 2019
- Arıç, Zuhâl** : “**Müşterek Avaryanın Unsurları Hakkında Genel Bir İnceleme**”, Yeditepe Üniversitesi HFD Cilt: XI Sayı: 2 (2014) – Yeditepe Üniversitesi HFD Cilt: XII Sayı: 1 (2015), (s.631-666) (Unsurlar)
- Arseven, Haydar** : **Müşterek Avaryalar I (Umumi Prensipler ve Münferit Müşterek Avarya Halleri)**, İstanbul, Menteş, 1961 (Müşterek Avaryalar)

- Atamer, Kerim** : “Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu- 2. Bölüm”, **Prof. Dr. Aydın Zevkliler’e Armağan, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi**, Cilt 8, Özel Sayı- 2013, (s. 405-485), (Gemi Adamlarına İlişkin Hükümler 2. Bölüm)
- Atamer, Kerim** : “1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma”, **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan**, 1. Cilt, İstanbul, Vedat, 2007, (s.807-891) (Kurtarma)
- Atamer, Kerim** : **Deniz Ticareti Hukuku I**, Cilt 1, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2017 (Deniz Ticareti I)
- Atamer, Kerim** : “Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu”, **İş Dünyası ve Hukuk -Prof. Dr. Tankut Centel’e Armağan**, İstanbul, 2011, (s.863-906) (Centel’e Armağan)
- Atamer, Kerim** : “Alman-Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama alanı”, **BATİDER**, Cilt: XXV, Sayı: 1, 2009 (s.99-201) (Bayrak Çekme Zorunluluğu)
- Atamer, Kerim** : **Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebrî İcra**, İstanbul, Arıkan, 2006 (Cebri İcra)
- Atamer, Kerim** : “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, **BATİDER**, Cilt: 24, Sayı: 3, 2008, (s.103-213.) (Yolcu Taşıma Sözleşmesi)

- Atamer, Kerim** : “Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl:11, Sayı:1-4, 2011, (s.241-342) (Kayıtlar)
- Aybay, Atilla / Aybay, Aydın / Aybay, Gündüz / Aybay, Rona** : **Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku**, İstanbul, Aybay, 1998
- Aybay, Gündüz / Akten, Necmettin / Öztaşkın, Ömür / Taçyıldız, Yüksel** : **Gemilerde Yük İşleri ve İşlemleri**, Cilt 1, İstanbul, Aybay, 1996
- Aybay, Gündüz** : **Deniz Ticaret Hukuku İle İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, İstanbul, MAS, 2000 (Kararlar)
- Aydın, Murat** : “Gemilerin Kaydedilmesi ve Kayıtlarının Silinmesi”, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, İstanbul, 2018
- Başalp, Nilgün** : **Sorumsuzluk Anlaşmaları**, İstanbul, Oniki Levha, 2011
- Baughen, Simon** : **Shipping Law**, Fifth Edition, Oxon, Routledge, 2012
- Bedük, Mehmet Nusret** : **Deniz İş Sözleşmesi**, Ekin, 2012
- Belbez, Hikmet** : “Kaptanın Temsil Salahiyeti”, **Adliye Ceridesi**, Otuz İkinci Sene – 1. Sayı, Ankara, 1941, (s.13-26)

- Berlingieri, Francesco** : **International Maritime Conventions: Volume 2 (Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction)**, Cilt 2, New York, Informa, 2015
- Can, Mertol** : **Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1998
- Cartner, John A.C. / Fiske, Richard P. / Leiter, Tara L.** : **The International Law Of The Shipmaster**, London, Informa, 2009
- Cumalıoğlu, Emre** : **Kırkambar Sözleşmesi (Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı - Düzenli Hat Taşımacılığı)**, Ankara, Turhan, 2011
- Çağa, Tahir / Kender, Rayegân** : **Deniz Ticareti Hukuku I (Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan)**, Gözden Geçirilmiş 15. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2009 (Deniz Ticareti I)
- Çağa, Tahir / Kender, Rayegân** : **Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmeleri)**, 9. Baskı, İstanbul, Oniki Levha 2009 (Deniz Ticareti II)
- Çağa, Tahir** : “Donatanın Ek (Mülhak) Mesuliyeti”, **BATİDER**, Cilt: 15, Sayı: 3, 1990, (s.125 - 129), (Ek Sorumluluk)
- Çağa, Tahir** : “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, **BATİDER**, Cilt: IX, Sayı: 2, 1977, (s.289-324) (Enternasyonal Deniz Hukuku)

Çelikel, Aysel / Gelgel, Günseli
(Öztekin)

: **Yabancılar Hukuku**, Yenilenmiş 24. Bası, İstanbul, Beta, 2018

Çetingil, Ergon / Kender,
Rayegân / Ünan, Samim

: **Müşterek Avarya Hukuku (2004 York –Anvers Kuralları/ Dispeç/ 2011 Tarihli (Yeni) Türk Ticaret Kanunu Müşterek Avarya ve Sigorta**, İstanbul, 12 Levha, 2011(Müşterek Avarya)

Çetingil, Ergon

: “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, **BATİDER**, Cilt: XVI, Sayı: 4, 1992, (s.21-57) (1986 Yılı Reformu)

Çetingil, Ergon A. / Kender,
Rayegen / Ünan, Samim /
Yazıcıoğlu, Emine

: “TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, **Deniz Hukuku Dergisi (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler)**, Özel Sayı, 2006, (1-297) (5. Kitap Hakkında)

Damar, Duygu

: **Wilful Misconduct in International Transport Law**, Berlin, Heidelberg, Springer, 2011

Demir, İsmail

: **1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma**, Ankara, Turhan, 2010 (Kurtarma)

Demirkıran, İhsan /
Demirkıran, M. Murat

: “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler” , **Deniz Hukuku Dergisi (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler)**, Özel Sayı, 2006, (s.339-345) (Değerlendirmeler)

- Demirkıran, Murat** : **Taşıyanın Konışmento İçeriğinden Sorumluluğu**, İstanbul, Arıkan, 2008 (Konışmento)
- Dişel, Buse** : **Dava Takip Yetkisi**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2020
- Doğanay, İsmail** : “Kaptan “Gemi Adamı Değil” midir?”, **Yargıtay Dergisi**, C. I, S. 1, Ankara, Ajans Türk, 1975, (s.49-68) (Kaptan)
- Ekmekçi, Ömer / Yiğit, Esra** : **Bireysel İş Hukuku Dersleri**, 2. Baskı, İstanbul, On İki Levha, 2020
- Eriş, Gönen** : **Açıklamalı – İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu (816-1475. Maddeler)**, C. 5, 2. B., Seçkin, Ankara, 2010
- Ersözlü, Cenk Murat** : **Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri İle Hukuki Sorumluluğu**, 1. Bası, İstanbul, Beta, 2000
- Göknıl, Mazhar Nedim** : **Deniz Ticareti Hukuku**, 3. Tabı (Baskı), İstanbul, İbrahim Horoz Basımevi, 1946
- Güner, M. Deniz** : “Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Manegement Code) Belgelendirme ve Yetkililer”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, Beta, 2000 (s.235-252)
- Güner-Özbek, Meltem Deniz** : “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konışmento ve Konışmentonun İspat Kuvveti”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 18, Sayı: 3, (s. 233-254), 2012 (Konışmento)

- Gürses, Özlem** : **Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu’nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri**, Arıkan, 2005
- Gürten, Kadir** : “Receptum Nautarum”, **İnönü Üniversitesi HFD**, Cilt: 4, Sayı: 1, 2013, (s.275-294)
- Hill, Christopher** : **Maritime Law**, 6th Edition, Routledge, 2003
- İlgin, Sezer** : “Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurundan Doğan Sorumluluğu”, **Deniz Hukuku Sempozyumu**, 24-25 Mart 2011, 1. Baskı, Çağ Üniversitesi Yayınları No: 18, Hukuk Fakültesi Yayınları No:8, 2012, (s.173-189) (Teknik ve Ticari Kusur)
- İzveren, Adil / Franko, Nisim / Çalık, Ahmet** : **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1994
- Kalpsüz, Turgut** : **Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi)**, Ankara, Sevinç, 1971 (Deniz Ticareti-Giriş)
- Kaner, İnci Deniz** : **Deniz Ticareti Hukuku I-II (Giriş, Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Kaptan, Navlun Sözleşmeleri)**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik Baskı, İstanbul, Filiz, 2018 (Deniz Ticareti I-II)
- Kar, Bektaş** : **Deniz İş Hukuku**, Ankara, Yetkin, 2012
- Kara, Hacı** : **Deniz Ticareti Hukuku**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2020
- Kender, Rayegân** : “Deniz İş Kanununda İşveren, İşveren Vekili, Kaptan ve Gemi Adamı Kavramları”, **1984 Yılı Konferansları**, İş Hukuku ve

Sosyal Güvenlik Araştırma ve Uygulama Merkezi, İstanbul, 1985, (s.149-156) (Kavramlar)

Kender, Rayegân : **Denizde Kurtarma ve Yardım (1910 Tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre)**, İstanbul, Fakülteler Matbaası, 1962 (Kurtarma)

Kender, Rayegân : “Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 24, Sayı: 1-2, 2004, (s.583-598) (Kirlenme Zararları)

Kender, Rayegân : “Donatanın TTK m.947’de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s.289-302) (Donatanın Sorumluluğu)

Kılıçoğlu, Ahmet M. : **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler)**, Genişletilmiş 21. Bası, Ankara, Turhan, 2017

Kızılsümer, Deniz : “Uluslararası Deniz Hukuku Çerçevesinde Boğazlarda Kıyı Devletinin Yetkileri”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı (Yayımlanmamış Doktora Tezi)**, İzmir, 2002

Konur, Erdi : **Liman İşletmeleri Hizmetlerinin İfasından Doğan Hukuki Sorumluluk**, 1. Baskı, Ankara, Seçkin, 2017

Koyuncu, İbrahim Serdar : **Gemi Sınıflama Faaliyetleri ve Sorumluluğu**, İstanbul, 12 Levha, 2008

Koyuncu, İbrahim Serdar : “Himalaya Clause (Navlun Sözleşmelerinde Üçüncü Kişiler Lehine Sorumsuzluk Şartı)”, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim**

Dalı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2003
(Himalaya Klozu)

Koyuncu, İbrahim Serdar : “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler”, **Deniz Hukuku Dergisi (Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler)**, Özel Sayı, 2006, (s.347-367)
(Değerlendirmeler)

Kubilay, Huriye : **Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu**, İzmir, Barış, 2001

Kula Değirmenci, Nil : **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2015
(Sınırlama Fonu)

Kuyucu Meriç, Gülfer : **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlanması**, İstanbul, Filiz, 2017 (Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluk)

Meray, Seha L. : **Devletler Hukukuna Giriş**, Cilt: 2, Yeniden Gözden Geçirilmiş Üçüncü Bası, Ankara Üniversitesi Basımevi, 1965

Oğuzman, Kemal / Seliçi, Özer
/ Oktay Özdemir, Saibe : **Eşya Hukuku**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 22. Baskı, İstanbul, Filiz, 2020

Oğuzman, M. Kemal / Öz,
M.Turgut : **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler)**, Cilt 1, Güncellenip Genişletilmiş 18. Bası, İstanbul, Vedat, 2020 (Cilt 1)

Oğuzman, M. Kemal / Öz,
M.Turgut : **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler)**, Cilt 2, Gözden Geçirilmiş 16. Bası, İstanbul, Vedat, 2021 (Cilt 2)

- Okay, Sami** : **Deniz Ticareti Hukuku I : Giriş-Gemi Donatan ve Donatma İştiraki Gemi Adamları**, Gözden Geçirilmiş İlaveli 3. Bası, İstanbul, Kutulmuş, 1970 (Deniz Ticareti I)
- Okay, Sami** : **Deniz Ticareti Hukuku II : Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri**, Gözden Geçirilmiş İlaveli 2. Bası, İstanbul, Kutulmuş, 1971 (Deniz Ticareti II)
- Okay, Sami** : **Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları**, İstanbul, 1963
- Önder, Salih** : **Gemi Kira Sözleşmesi**, Ankara, Türkiye Barolar Birliği, 2016
- Pekcanitez, Hakan / Atalay, Oğuz / Özekes, Muhammet** : **Medeni Usul Hukuku (Ders Kitabı)**, 7251 sayılı Kanun’la Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nda Yapılan Değişikliklerle Birlikte 8. Bası, İstanbul, On İki Levha, 2020
- Reeder, John (ed.)** : **Brice on Maritime Law of Salvage**, 5th Edition, London, Sweet&Maxwell, 2011
- Selek, Nazlı** : **6102 Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri**, 1. Baskı, İstanbul, 12 Levha, 2015
- Seven, Vural** : **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin, 2003 (Taşıyanın Sorumluluğu)

- Sevimli, K. Ahmet** : **İş Hukukunda Kaptan**, 1. Bası, İstanbul, Türkiye Denizciler Sendikası, 2001
- Sevinç Kuyucu, Aslıhan** : “BIMCO’nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikleri”, **İÜHFM** , C. LXXI, S. 2, 2013, (Ersin Çamoğlu’na Armağan), (s.361-382)
- Sözer, Bülent** : **Deniz Ticareti Hukuku I- Ders Kitabı (Giriş-Gemi-Donatan ve Navlun Sözleşmeleri)**, 5. Bası, İstanbul, Vedat, 2019 (Ders Kitabı I)
- Sözer, Bülent** : **Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1975 (Sefere Elverişlilik)
- Sözer, Bülent** : **Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı) Cilt II: Müşterek Avaryalar- Çatmalar- Kurtarma- Gemi Alacaklısı Hakkı**, 1. Bası, İstanbul, Vedat, 2016 (Ders Kitabı II)
- Süzek, Sarper** : **İş Hukuku**, Yenilenmiş 16. Baskı, İstanbul, Beta, 2018
- Süzel, Cüneyt** : “Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi”, **Prof.Dr. Saim Üstündağ’a Armağan**, Ankara, Adalet, 2009, (s.433-463) (Kaptan)
- Süzel, Cüneyt** : **Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması**, 1.Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2021 (Sorumluluğun Sınırlandırılması)
- Süzel, Cüneyt** : **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten**, İstanbul, 12 Levha, 2014 (Taşıtan ve Yükleten)

- Süzel, Cüneyt** : “Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı”, **Bahçeşehir Üniversitesi HFD**, Cilt: 12, Sayı: 151-152, 2017, (s.117-180) (Gemi Yakıtı)
- Şeker Ögüz, Zehra** : **Gemi Yönetimi Sözleşmesi**, İstanbul, Filiz, 2013 (Gemi Yönetimi)
- Şeker Ögüz, Zehra** : “Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi”, **İÜHFM**, C. LXI S. 1-2, 2003, (s. 327-337) (Güvenli Yönetim Sistemi)
- Şeker, Zehra** : “Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s.465-482.) (Gemi Mülkiyetinin Kazanılması)
- Taşdelen, Nihat** : “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu”, **Bilgi Toplumunda Hukuk – Ünal Tekinalp’e Armağan**, C.1, İstanbul, Beta, 2003, (s.939- 959)
- Taşkın, Melda** : **Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2016 (Gemi Kazasından Sorumluluk)
- Tekil, Fahiman** : **Deniz Hukuku**, 6. Bası, Alkım, 2001 (Deniz Hukuku)
- Tekil, Fahiman** : **Türk Hukukunda Müşterek Avarya**, İstanbul, Kutulmuş, 1965, (Müşterek Avarya)

- Tekil, Fahiman** : **Deniz Nakliyatı ve Sigorta Hukukunda Kurtarma ve Yardım (Enternasyonal ve Milli Hukuk)**, İstanbul, Kutulmuş, 1966 (Kurtarma)
- Tekin, Safa Murat** : **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha, 2017
- Topsoy, Fevzi** : **Deniz Ticareti Hukuku I (Giriş, Gemi, Donatan, Deniz Ticareti Sözleşmeleri)**, İstanbul, Legal, 2020 (Deniz Ticareti I)
- Topsoy, Fevzi** : “Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında Gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve Operatörlerinin Hukukî Statüsü”, **Gazi Üniversitesi HFD**, C. XVII, Yıl:2013, S. 1-2, (s.899-938) (Gemi Trafik Hizmetleri)
- Topsoy, Fevzi** : “Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu”, **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, Cilt: 18, Sayı: 2, 2012, (s. 545 – 584) (Temiz Konişmento)
- Topsoy, Fevzi** : **Çatma Hukuku**, 1. Baskı, Legal, 2017 (Çatma)
- Tsimplis, Michael** : “The Liabilities of The Vessel”, **Maritime Law**, Ed. Yvonne Baatz, Fourth Edition, Oxon, 2018, (s.232-313)
- Türkel, Doğuş Taylan** : **Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi**, İzmir, Güncel, 2008 (Gemi Alacaklısı)
- Türken, Şafak** : **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Bilge, 2019

- Türker, Asiye** : “Hukuki Açıdan Gemi Trafik Sistemi”, **Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)**, Ankara, 2020
- Ülgener, Fehmi** : “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çarteri Kavramları”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, 2004, (s.9 - 27) (Kavramlar)
- Ülgener, Fehmi** : “FİOS Şartının Etkileri”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 1, Sayı: 2, 1996, (s.21-26) (FİOS Şartı)
- Ülgener, M. Fehmi** : **Çarter Sözleşmeleri I (Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi)**, İkinci Baskı, İstanbul, Der, 2017 (Çarter Sözleşmeleri I)
- Ülgener, M. Fehmi** : **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, Der, 1991 (Sorumsuzluk Halleri)
- Ünan, Samim** : “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulanma Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma-Yardımanın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s.639-651), (Güncel Sorunlar)
- Ünan, Samim** : “Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 1-4, (s.1-12) (Yanlış Konişmento)

- Var Türk, Kübra / Karan, Hakan** : “Gemi İşletenin Bedensel Zararlardan Dolayı Akit Dışı Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuk”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar (Uluslararası Kongre)**, Editörler: Av. Sema Uçakhan Güleç – Av. Prof. Dr. Necdet Basa, Ankara, Türkiye Barolar Birliği, 2018, (s.117-140)
- Yavaşca, Cemaleddin** : **Deniz Ticareti Hukuku (Deniz Kazaları ve Deniz Sigortaları)**, İstanbul, Beta, 1993
- Yazıcıoğlu, Emine** : **Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku**, Gözden geçirilmiş ve Genişletilmiş On Beşinci Baskı, İstanbul, Filiz, 2020 (Deniz Ticareti)
- Yazıcıoğlu, Emine** : “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, **Deniz Hukuku Dergisi**, Yıl:11, Sayı:1-4, (s.99-115) (Sorumsuzluk Sebepleri)
- Yazıcıoğlu, Emine** : **Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu (Lahey/Visby Kuralları İle Karşılaştırmalı Olarak)**, 1. Bası, İstanbul, Beta, 2000 (Hamburg Kuralları)
- Yazıcıoğlu, Emine** : “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi İle Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, **Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan**, İstanbul, 2000, (s.651-676) (Deniz Yük Senedi)
- Yazıcıoğlu, Emine** : “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, **Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni**, Cilt: 22, Sayı: 2, 2002, (s.1039-1055) (Geç Teslimden Sorumluluk)
- Yazıcıoğlu, Emine** : “Deniz Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu”, **Akit Dışı Kusursuz Sorumlulukta Bedensel Zararlar (Uluslararası**

Kongre), Editörler: Av. Sema Uçakhan Güleç – Av. Prof. Dr. Necdet Basa, Ankara, Türkiye Barolar Birliği, 2018, (s.140-166) (Deniz Aracı İşleten)

- Yeşilova, Ecehan** : **Konişmentonun İspat Kuvveti**, İzmir, Güncel, 2006 (Konişmento)
- Yetiş Şamlı, Kübra** : “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, **İÜHF**, C. LXXI, S. 2, (s. 479-496), 2013, (Sefere Elverişlilik)
- Yetiş Şamlı, Kübra** : **Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması**, 1. Baskı, İstanbul, On İki Levha, 2021 (Gemi Mülkiyetinin Kazanılması)
- Yetiş Şamlı, Kübra** : **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, 1. Baskı, İstanbul, Oniki Levha, 2008, (Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı)
- Yetiş Şamlı, Kübra** : **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, 2. Baskı, İstanbul, 12 Levha, 2013 (Taşıyanın Sorumluluğu)

Elektronik Kaynaklar:

<http://www.kazanci.com>

<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts>

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

<https://www.lexpera.com.tr/>

<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf>

https://www.kiyemniyeti.gov.tr/gemi_trafik_ve_kilavuzluk_hizmeti

Av. Sema Yerlikaya, “Gemiye, Kaptana, Acentaya Her Türlü Tebligatı Yapmak Doğru Mu?” <https://www.semayerlikaya.digital/gemiye-kaptana-acentaya-hertuerlue-tebligati-yapmak-dogru-mu>

https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%9Csk%C3%BCdar_Vapuru_facias%C4%B1

Ulaşan ve Erişen Türkiye 2020, T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Yayınları, 2020 (İlgili yayın için bkz. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/revize-ulasan-ve-erisen-turkiye-2020-20210319-100631.pdf>)

<https://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/ISMCode.aspx#:~:text=The%20purpose%20of%20the%20ISM,all%20Governments%2C%20by%20resolution%20A.>