Prof. Dr. Mustafa TOPALOĞLU
Özyeğin Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Ticaret Hukuku Öğretim Üyesi

DENİZ TİCARET HUKUKU

PRATİK ÇALIŞMALARI

TAMAMI ÇÖZÜMLÜ

vedat kitapçılık
İSTANBUL 2016

Yayın No: 485

Ekim 2016 İstanbul

5846 sayılı Yasa uyarınca bu kitabın dijital iletim, CD'ye kayıt, elektronik kitap olarak yayımı ve mevcut veya ileride geliştirilebilecek her türlü araçla çoğaltılması ve yayılması hakları da dahil olmak üzere; 5846 sayılı Yasa anlamında çoğaltma, yayma ve diğer tüm yayın hakları yalnızca ve münhasıran VEDAT KİTAPÇILIK Basım Yayım Dağıtım İnş. San. Tic. Ltd. Şti.'ne aittir. Kitabın tamamının veya bir kısmının mevcut veya ileride geliştirilebilecek herhangi bir araç veya teknikle çoğaltılması, yayılması ve herhangi bir şekil ve yöntemle ticaret alanına konu edilmesi kesinlikle yasaktır. Aksine hareketler VEDAT KİTAPÇILIK Basım Yayım Dağıtım İnş. San. Tic. Ltd. Şti.'nin burada saklı tutmuş olduğu haklarının ihlali anlamını taşır. VEDAT KİTAPÇILIK Basım Yayım Dağıtım İnş. San. Tic. Ltd. Şti. olabilecek tüm hak ihlallerine karşı tüm yasal haklarını kullanmaya, fikri hak ve emeği korumaya kararlıdır.

ISBN : 978-605-9263-46-7

Sayfa Düzeni : Berrin DOĞRUL

Kapak Tasarımı : Berrin DOĞRUL

Baskı : Altan Basım San. Tic. Ltd. Şti
Matbaacılar Sitesi 222/A 34200 Bağcılar - İstanbul
Tel: +90 (212) 629 03 74 Fax.: +90 (212) 629 03 76

Cilt : Derya Mücellit
(0212) 501 02 72

VEDAT KİTAPÇILIK
BASIM YAYIM DAĞITIM LTD.ŞTİ.

Şişli Mağaza : Abide-i Hürriyet Cad. No: 207
Şişli / İSTANBUL
Tel.: (0212) 240 12 54 - 240 12 58
Fax: (0212) 240 12 67
www.vedatkitapcilik.com

Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ndeki
Sevgili Öğrencilerime

ÖNSÖZ

Pratik çalışmalar hukuk eğitiminde son derece önemli bir yere sahiptir. Bu sayede hukuk öğrencisine almış olduğu teorik bilgileri somut hukuki uyuşmazlığa uygulama yetisi kazandırılmaktadır. Eskiden "kur pratik" denilen haftada bir saatlik uygulama derslerinde mahkeme içtihatları yorumlanır yada hukuk hocasının sanal olarak kurguladığı problem çözülürdü. Bolonya süreciyle birlikte hukuk derslerinin saatlerinin azaltılmasına rağmen pratik çalışma yapma geleneğini devam ettirmeye çalıştık.

Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nde 2011 yılından bu yana okuttuğum Deniz Ticaret Hukuku dersinde yetiştirebildiğimiz ölçüde sınavlardan önce pratik çalışma yaptık. Gerek ara sınav gerekse de final sınavlarında olay sorusu sorarak öğrencilerin hukuki sorunları çözme yeteneklerini artırmalarına yardımcı olmayı hedefledik. İşte bu kitap büyük ölçüde sınavda sorduğumuz sorular ve çözdüğümüz pratik çalışmalardan oluşmaktadır.

Kadim dostum Vedat CARBAŞ Bey, deniz ticaret hukukunda pratik çalışma kitabının bulunmadığını, öğrencilerin böyle bir kitaba ihtiyaçlarının olduğunu sürekli vurguluyordu. Onun ısrar ve ikna çabaları sonucunda bu kitabı yazmaya karar verdim. Sınavların yaklaşması nedeniyle de kısa sürede bitirmeye gayret ettik.

Kitapta her olayla ilgili açıklamalarda hukuki problem çözme formatına uyulmaya özen gösterildi. Hukuki problemleri çözerken öncelikle uyuşmazlığı çok dikkatli okuyarak vasıflandırmak gereklidir. Vasıflandırmayı yaptıktan sonra uyuşmazlıkla ilgili hukuki bilgiler verilmelidir. Verilen bu hukuki bilgiler somut olaya uygulanarak çözüme gidilmelidir. Ancak bu kitapta öğrencilere kısa hatırlatma yapmak düşüncesiyle hukuki bilgi kısmı biraz geniş tutulmuştur. Ayrıca, öğrencinin Kanunla aşinalığını sağlamak düşüncesiyle ilgili kanun metinleri konunun akışı içerisinde çözümün içine yerleştirilmiştir. Tabii ki, sınavlarda bu kadar geniş bilgi vermek ve kanun metinlerini doğrudan aktarmak öğrencilerden beklenmez.

Kitabın yazılmaya başlamasından en son tashihlere kadar her aşamasında değerli çalışma arkadaşlarım Av. Gözde GÜNDAY ve Stj.Av.Beliz ÖZKIRIM'ın fedakarane bir şekilde yardımları oldu, kendilerine minnettarım. Ayrıca, kapak tasarımını ve sayfa tasarımını estetik ve titiz bir çalışmayla gerçekleştiren Berrin DOĞRUL Hanımefendiye ve kitabı yazma fikrinin oluşmasından itibaren geçen süreçte teşvikleri için Vedat CARBAŞ Beye çok teşekkür ediyorum.

Kitabın öğrencilere ve ilgilenenlere yararlı olmasını diliyorum.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ V

KISALTMALAR XV

GEMİLERİN TABİYETİ
BAYRAK ÇEKME

OLAY - 1 3

- *Türk Bayrağı Çekme Hakkı*
- *Anonim Şirkete Ait Olan Gemilerde Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması ve Şartları*

ÇÖZÜM - 1 4

OLAY-2 7

- *Gerçek Kişiye Ait Bir Geminin Türk Bayrağı Çekme Hakkı*
- *Yabancı Ülke Bayrağı Çekilmiş Bir Gemiye Türk Bayrağı Çekilmesi*
- *Bareboat Charter ile Gemi Kirası*
- *Gemi Tasdiknamesi / Bayrak Şahadetnamesi*
- *Gemi Tasdiknamesi veya Bayrak Şahadetnamesi Taşımayan Gemilere Uygulanan Yaptırımlar*

ÇÖZÜM - 2 8

GEMİ MÜLKİYETİ

OLAY - 3 ..... **13**

- *Gemi Mülkiyetinin Kazanılması ve Şartları*
- *Zilyetlik Kavramı ve Zilyetliğin Devir Şekilleri*
- *Sicile Güven İlkesi*
- *Yolsuz Tescil*
- *Gemi İpoteği*
- *Gemi Mülkiyetinin Zamanaşımı ile Kazanılması*
- *Olağan Zamanaşımı*
- *Olağanüstü Zamanaşımı*
- *Anonim Şirket Tarafından Malik Olunan Gemiye Türk Bayrağı Çekilmesi*

ÇÖZÜM - 3 14

GEMİ İPOTEĞİ

OLAY - 4 ..... **25**

- *Gemi İpoteği ve Şartları*
- *Yapı İpoteği*
- *İpotek Hakkının Sicile Tescili*
- *Yapı İpoteğinin Sicile Tescili*
- *Üzerinde İpotek Tesis Edilen Gemi Mülkiyetinin Devri*
- *İpotekli Alacağın Muacceliyet Kazanması*

ÇÖZÜM - 4 26

OLAY - 5 ..... **29**

- *Rehin Konusu Malın Alacaklıya Verilmesi*

- *Lexcommissoria yasağı*
- *Yapı İpoteği*
- *Yapı İpoteğinin Sicile Tescili*

ÇÖZÜM - 5 30

OLAY - 6 ..... **33**

- *Sigorta Tazminatı*
- *Sigortacının Sigorta Tazminatının Kapsamı ve Borçtan Kurtulduğu Haller*
- *Geminin Sigorta Bedelinin İpotekli Alacaklıya Ödenmesi*
- *Kaptanın Kurtarma Yükümlülüğü*

ÇÖZÜM - 6 34

GEMİ KİRASI SÖZLEŞMELERİ

OLAY - 7 ..... **39**

- *Gemi Kira Sözleşmeleri*
- *Gemi Sicilindeki Şerhin Etkisi*
- *Gemi Mülkiyetinin Kazanılması ve Şartları*

ÇÖZÜM - 7 40

OLAY - 8 ..... **43**

- *Gemi Kira Sözleşmeleri*
- *Gemi Sicilindeki Şerhin Etkisi*
- *Yabancı Ülke Bayrağı Çekilmiş Bir Gemiye Türk Bayrağı Çekilmesi*
- *Kiralanan Geminin El Değiştirmesi*

ÇÖZÜM - 8 44

DONATANIN SORUMLULUĞU

OLAY - 9 ..... **49**

- *Donatanın Sorumluluğunun 6762 Sayılı Eski*
- *Ticaret Kanunu ile 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununa Göre Karşılaştırılması*
- *Gemi İşletme Müteahhidi Kavramı*
- *Gemi adamlarının kusuru sebebiyle üçüncü kişilere vermiş olduğu zararlarda Donatanın Sorumluluğu*
- *1976 Tarihli Deniz Alacakların Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (LLM)*
- *Özel Çekme Hakkı (Special DrawingRights)*
- *İhmal yada Pervasızca Hareket Durumunda Donatanın Sorumluluğu*
- *Sorumluluk Sınırının Hesaplanması*

ÇÖZÜM - 9 51

OLAY - 10 ..... **59**

- *Petrol Kirliliği Sebebiyle Verilen Zararlardan Donatanın Sorumluluğu*
- *Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna Dair Uluslararası Sözleşme ve Şartları*
- *2872 sayılı Çevre Kanununa Göre Donatanın Sorumluluğu*
- *1976 Tarihli Deniz Alacakların Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (LLM)*
- *Özel Çekme Hakkı (Special DrawingRights)*
- *Sorumluluk Sınırının Hesaplanması*

ÇÖZÜM - 10 61

NAVLUN SÖZLEŞMESİ VE TAŞIYANIN SORUMLULULUĞU

OLAY - 11 ..... **67**

- *Navlun Sözleşmesi ve Niteliği*
- *Gemi Kira Sözleşmeleri Bareboat Charter ve Charter Withdemise*
- *Gemi Siciline Şerh Verilebilecek Haklar*

ÇÖZÜM - 11 68

OLAY - 12 ..... **71**

- *Navlun Sözleşmesi*
- *Taşıyanın Yükleme ve İstiflemeden Sorumluluğu*
- *Taşıyanın Zıya ve Hasardan Sorumluluğu*
- *FIO/FIOS Klozları*
- *Teknik kusur/ticari kusur ayrımı*

ÇÖZÜM - 12 72

OLAY - 13 ..... **75**

- *Navlun Sözleşmesi*
- *Taşıyanın Eşyanın Geç Tesliminden Sorumluluğu*
- *Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması*
- *Taşıyanın Sorumluluğunu Kaldıran Haller*

ÇÖZÜM - 13 76

OLAY - 14 ..... **81**

- *Navlun Sözleşmesi*
- *Taşıyanın Eşyanın Geç Tesliminden Sorumluluğu*
- *Geç Teslim Edilen Eşyanın Zayi Olmuş Sayılması Hali*
- *Muhtemel Sorumsuzluk Halleri*

- *Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması*
- *Sorumluluk Sınırının Hesaplanması*

ÇÖZÜM - 14 82

KONŞİMENTO

OLAY - 15 89

- *Konşimento Türleri*
- *Konşimentoda Yer Alan Kayıtlar*
- *Garanti Sözleşmesi*
- *Temiz Konşimento*
- *Gerçeğe Aykırı Konşimento Kaydı*

ÇÖZÜM - 15 90

OLAY - 16 93

- *Çarter Sözleşmesi Hükümlerinin Konşimentoya Etkisi*
- *Konşimentonun İspat Fonksiyonu*
- *Gönderilenin Eşyayı İnceleme Yükümlülüğü*
- *Taşıyana Bildirimde Bulunma Yükümlülüğü*
- *Konşimentodaki Kayıtların Üçüncü Kişilere Karşı İleri Sürülmesi*

ÇÖZÜM - 16 94

SÜRESTERYA ÜCRETİ

OLAY - 17 101

- *Çarter Sözleşmesi*
- *Yükleme Süresinin Hesaplanması*
- *Yükleme Süresinin Uzaması*

- *Sürastarya Ücreti*

ÇÖZÜM - 17 102

OLAY - 18 105

- *Yükleme Süresinin Uzaması*
- *Sürastarya Ücreti*
- *Sürastarya Alacağının Tahsili İçin Başvurulabilecek Hukuki Yollar*
- *Taşıyanın Hapis Hakkı*

ÇÖZÜM - 18 106

MÜŞTEREK AVARYA

OLAY - 19 113

- *Müşterek Avarya Şartları*
- *Karaya Oturmuş Geminin Hafifletilmesi Giderleri ve Bunun Sonucu Olan Zarara ilişkin Müşterek Avarya*
- *Yüzdürme Masrafları*
- *Dispeç Raporu*
- *Müşterek Avarya Nedeniyle Sorumluluğun Hesaplanması*

ÇÖZÜM - 19 114

OLAY - 20 119

- *Yangın Söndürme Müşterek Avaryası*
- *Kurtarma Alacağı Müşterek Avarya İlişkisi*
- *Dispeç Raporu*
- *Yangının Neden Olduğu Zarar ve Masraflardan Sorumluluğun Hesaplanması*

ÇÖZÜM - 20 120

ÇATMA

OLAY - 21 ..... **125**

- *Genel Olarak Çatma*
- *Ortak Kusurlu Çatma*
- *Çatmanın Neden Olduğu Maddi ve Cismani Zararların Tazmini*
- *Çatma Nedeniyle Yük İlgilisinin Tazminat Hakkı*
- *Çatışan Gemilerin Donatanların Birbirlerine Karşı Sorumluluğu*
- *Çatmada Teknik Kusurun Sorumluluğa Etkisi*

ÇÖZÜM - 21 126

GEMİ ALACAĞI

OLAY - 22 ..... **133**

- *Gemi Alacağı*
- *Gemi Alacaklısı Hakkının Kapsamı ve Derecesi*
- *Geminin Cebri İcra ile Satışı*
- *Geminin Satış Bedelinin Paylaştırılması*

ÇÖZÜM - 22 134

KISALTMALAR

A.Ş.	: Anonim Şirket
CLC	: Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna Dair Uluslararası Sözleşme
eTTK	: 6762 sayılı Mülga Türk Ticaret Kanunu
FIO	: *Free in and out* (Yükleme ve Boşaltma Hariç)
FIOS	: *Free in and out Stowed* (Yükleme, Boşaltma ve İstifleme Hariç)
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
İİK	: 2004 sayılı İcra İflas Kanunu
IMF	: *International Monetary Fund* (Uluslararası Para Fonu)
LLM	: 1976 tarihli Deniz Alacakların Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme
Ltd Şti	: Limited Şirket
m.	: Madde
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
SDR	: *Special Drawing Rights* (Özel Çekme Hakkı)
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
vd.	: ve devamı
YAK	: York- Anvers Kuralları

GEMİLERİN TABİYETİ
BAYRAK ÇEKME

OLAY - 1

ALBATROS -1 adlı kuru yük gemisi Mersin Milli Gemi Sicil Dairesine Deniz KAPTANOĞLU adına kayıtlıdır. Gemi maliki, petrol fiyatlarının artması neticesi gemisini satmaya veya ortak bulmaya karar verir. Bu arada ALBATROS -1'i Birleşik Arap Emirlikleri vatandaşı Bahr'ul MALİKİ ile birlikte kurduğu Umman Denizcilik A.Ş. adlı bir şirkete devreder. Şirketin %40 hissesi Deniz KAPTANOĞLU tarafından, %60'ı da Bahr'ul MALİKİ tarafından taahhüt edilir. Deniz KAPTANOĞLU' na ait A Grubu hisselere oyda imtiyaz tanınmıştır. Buna göre A Grubu hisseler, Bahri MALİKİ' ye ait B Grubu hisselere göre iki kat fazla oy hakkına sahip olacaktır. Yeni kurulan bu şirketin hisselerinin tamamı nama yazılıdır. Yine, esas sözleşmedeki bağlam hükmü gereği, hisse devri için yönetim kurulunun izni şarttır. Şirketin yönetim organı da Avni YILMAZ adlı hem Türkiye Cumhuriyeti hem de Birleşik Arap Emirlikleri vatandaşı tek kişiden oluşmaktadır. ALBATROS-1'in kaptanı olsanız söz konusu devirden sonra da Türk bayrağını indirir misiniz yoksa dalgalanmaya devam ettirir misiniz?

ÇÖZÜM - 1

Uyuşmazlık bir anonim şirket tarafından malik olunan geminin Türk Bayrağı çekmesi ile ilgilidir.

Gemilerin bir ülkenin bayrağını taşımaları seyir güvenliği ve ekonomik açıdan önem taşımaktadır. Ayrıca, gemilerle ilgili hukuki uyuşmazlıklara bayrak devletinin hukukunun uygulanması söz konusu olabilmektedir. Bu nedenle her geminin bir ülkenin bayrağını taşıyarak o ülkeyle tabiiyet yada uyrukluk bağını kurması zorunludur.

Türk Ticaret Kanunu, bir geminin malikinin gerçek ve tüzel kişi olmasına göre bayrak çekme hakkını ayrı ayrı düzenlemiştir.

TTK m.940 (4.b) maddesi, "*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* " hükmünü içermektedir. Buna göre, bir anonim şirkete ait bir gemi ancak;

- Yönetim kurulu üyelerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,
- Şirket esas sözleşmesine göre genel kurulda oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması,
- Şirket paylarının çoğunluğunun nama yazılı olması ve yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması halinde, Türk gemisi sayılır ve Türk bayrağı çekebilir.

Uyuşmazlık konusu olayda Türk vatandaşına ait bir geminin yabancı ortaklı bir anonim şirkete devri söz konusudur. Devirden sonra oluşan yeni durumda geminin Türk gemisi sayılıp sayılmadığının irdelenmesi gerekir.

Umman Denizcilik A.Ş.'nin yönetim organı, hem Türk hem Birleşik Arap Emirlikleri vatandaşı olan çift vatandaşlıklı Avni YILMAZ'dan oluşmaktadır. Avni YILMAZ'ın Türk vatandaşlığı bulunduğu için şirket yöneticilerinin çoğunluğunun Türk vatandaşlarında olması şartı yerine gelmektedir.

Umman Denizcilik A.Ş.de her ne kadar pay oranı Türk vatandaşlarında az görülse de, yaratılan imtiyazlı pay grupları nedeniyle genel kurulda oy çoğunluğu Türk vatandaşlarına aittir. Buna göre Türk vatandaşı Deniz KAPTANOĞLU'na ait A Grubu paylar iki kat daha fazla oy imtiyazına sahiptir. Deniz KAPTANOĞLU, sahip olduğu A Grubu paylar nedeniyle şirket genel kurulunda 40X2= 80 oya sahipken, yabancı ortak Bahr'ul MALİKİ'nin oy sayısı ise 60 sayısında kalmaktadır. Bu durumda Türk vatandaşlarının daha fazla oy hakkına sahip olma şartı da karşılanmaktadır.

Son şart olan payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması, şartı da Umman Denizcilik A.Ş.'nin aynı yöndeki esas sözleşmesel bağlam hükmüyle karşılanmış olmaktadır.

Bu durumda pay devrinden sonra dahi TTK m.940 hükmünün bütün şartlarını sağlayan ALBATROS -1 gemisi Türk gemisi sayılır ve Türk bayrağını çekme hakkına sahiptir.

OLAY - 2

Katar Vatandaşlarına ait ve Doha/Katar gemi siciline kayıtlı AL-BATROS -1 gemisi, Türk vatandaşı Avni AÇIKGÖZ tarafından bareboat charter sözleşmesi ile beş yıllığına kiralanır. Bakanlıktan gerekli izinler alınır. ALBATROS-1'e Türk bayrağı çekilir. Türk Sahil Güvenlik Kuvvetleri olağan kontrol sırasında gemi tasdiknamesi bulunmadan Türk bayrağı çekildiği gerekçesiyle suç tutanağı düzenleyerek İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığına suç duyurusunda bulunur. Suç ihbar dosyasını incelemekle görevli Cumhuriyet Savcısı olsaydınız nasıl karar verirdiniz?

ÇÖZÜM - 2

Uyuşmazlık yabancı ülke bayrağı çekilmiş bir gemiye Türk bayrağı çekilmesine ilişkindir. Her devlet belli koşullar altında tabiiyeti altındaki gemiye kendi ülke bayrağını çekme izni tanır. Gemilerin bir devletin bayrağını taşıması; hem seyir güvenliği hem de ekonomik açıdan büyük önem taşımaktadır.

TTK' a göre bir gemiye Türk Bayrağı çekilebilmesi bazı şartlara bağladır. Bu şartlar geminin malikinin gerçek yada tüzel kişi olmasına göre farklılık göstermektedir. TTK m.940,

"(1) Her Türk gemisi Türk Bayrağı çeker.

(2) Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir. "

demek suretiyle bir gerçek kişiye ait geminin Türk Bayrağı çekebilmesini malikinin Türk vatandaşı olması şartına bağlamıştır.

Bunun dışında istisnai olarak Türk Bayrağı çekme hakkı olmayan yabancı devlet tabiiyetindeki gemilere belli şartlar altında Türk Bayrağı çekme hakkı tanınabilir.

TTK. m. 941(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 zabitleri hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir.*" hükmünü içermektedir. Buna göre, yabancı devlet tabiiyetinde bulunan bir geminin Türk Bayrağı çekebilmesi için,

- Türk Bayrağı çekme hakkına sahip kişi veya kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılması,
- Gemi malikinin Türk Bayrağı çekme hususunda rızasının alınması,

- Gemi adamları hakkında Türk mevzuatı hükümlerine uyulması,
- Geminin tabiiyetinde bulunduğu Devletin mevzuatında Türk Bayrağı çekmeyi engelleyen bir hüküm bulunmaması,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin vermesi,

şartlarının bulunması gerekir.

ALBATROS-1, Türk gemi siciline kayıtlı olmayan ve dolayısıyla Türk Bayrağı çekme şartlarını taşımayan yabancı Devlet tabiiyetinde bir gemidir. Ancak, Türk gemisi olmayan gemiye TTK m.941. hükmünde belirtilen şartları taşıması halinde geçici olarak Türk Bayrağı çekilebilir.

Her şeyden önce Avni AÇIKGÖZ, Türk vatandaşı olmakla diğer şartların gerçekleşmesiyle yabancı Devlet tabiiyetindeki ALBATROS -1'e geçici süreyle Türk Bayrağı çekebilir.

Türk gemisi olmayan ALBATROS-1, Türk vatandaşı olan Avni AÇIKGÖZ tarafından Bareboat Charter sözleşmesi ile beş yıllığına kiralanmıştır. Bareboat Charter geminin malikinden mürettebatsız olarak kiralandığı çıplak gemi kirasıdır. TTK 1119 (1) hükmünde çıplak gemi kira sözleşmesi, "*kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir.*" şeklinde tanımlanmıştır. Bu durumda, ALBATROS 1, Türk bayrağı çekme hakkı bulunan Türk vatandaşı Avni AÇIKGÖZ tarafından beş yıllığına kiralanarak TTK m.941 (2) hükmünde öngörülen ilk şart sağlanmıştır.

Olaydan anlaşıldığına göre, gemi Malikinin rızasının alınması ve Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabitleri hakkındaki hükümlerine uyulması ve Katar mevzuatında da bunu engelleyen bir hüküm bulunmaması şartları da yerine gelmiştir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan da izin alındığı belirtildiğine göre, Katar Devleti tabiiyetinki ALBATROS-1'e Türk Bayrağı çekilmesi için öngörülen bütün yasal şartlar karşılanmış olmaktadır.

Kural olarak, Türk Bayrağını çekme hakkı, gemi tasdiknamesi ile ispat olunur. Türk milli gemi siciline kaydolunmuş her gemiye gemi tasdiknamesi verilir.

Milli gemi siciline kayıtlı olmadığı halde Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olan gemilere ise Bayrak Şahadetnamesi verilir. Bayrak şahadetnamesi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ya da Türk konsoloslukları tarafından izin süresi için geçerli olmak üzere düzenlenir.

Dolayısıyla olayda ifade edildiği üzere gemi tasdiknamesi olmadan Türk Bayrağı Çekilmesi olması olağandır. Olayda suç oluşturacak herhangi bir eyleme rastlanmamakla birlikte; dosya takipsizlikle sonuçlanacaktır.

TTK m.948 gemi tasdiknamesini veya o yahut bayrak şahadetnamesini almaksızın Türk Bayrağı çeken geminin kaptanına hapis ve adli para cezasını gerektiren bir suç olarak öngörmektedir.

Olayda ALBATROS -1, bayrak şahadetnamesi alarak Türk Bayrağı çekme hakkına sahip olduğundan TTK m.948 hükmünde öngörülen suçun unsurları oluşmamıştır. Unsurları oluşmayan ihbar konusu suçtan dolayı yetkili Cumhuriyet Savcısının kovuşturmaya yer olmadığına karar vermesi gerekir.

GEMİ MÜLKİYETİ

OLAY - 3

2000 Gross Tonilatoluk ALBATROS -1 adlı kuru yük gemisi Mersin Milli Gemi Sicil Dairesine Deniz Kaptanoğlu adına kayıtlıdır. Gemi maliki, petrol fiyatlarının artması neticesi gemisini satmaya karar verir. Bu arada görüşme yaptığı Birleşik Arap Emirlikleri vatandaşı Bahr'ul Maliki ile Umman Denizcilik A.Ş. adlı bir şirket kurar ve şirketin %51 hissesi Deniz KAPTANOĞLU'na ait olur. Yeni kurulan bu şirketin hisselerinin tamamı hamile yazılıdır. Deniz Kaptanoğlu, ALBATROS -1'i mülkiyetinin tamamını noter sözleşmesiyle 14.11.2011 tarihinde Umman Denizcilik A.Ş.'ne devreder. Devir sözleşmesinde ALBATROS-1'in zilyetliğinin Umman Denizcilik A.Ş.'ye geçtiği belirtilir. Deniz KAPTANOĞLU 15.11.2011 tarihinde de aynı gemiyi Bahr'ul Maliki ile yapılan pazarlık görüşmelerini duyan Avni AÇIKGÖZ'e noter sözleşmesiyle devrederek gemi sicilinde de Avni AÇIKGÖZ adına tescil yaptırır. Avni AÇIKGÖZ, ALBATROS-1'in alımı için DENİZBANK A.Ş.'den kredi çeker ve bu gemi üzerinde gemi sicilinde 1.000.000.-TL'lik birinci derecede DENİZBANK A.Ş. lehine gemi ipoteği tescil ettirir. Deniz KAPTANOĞLU, geminin çifte satışından tahsil ettiği paraları alarak Belarus'a kaçar. (BEYKENT ÜNİVERSİTESİ Hukuk Fakültesi Deniz Ticaret Hukuku Dersi 2011–2012 Güz Dönemi Ara Sınav Soruları)

1- Umman Denizcilik A.Ş., ALBATROS-1'in mülkiyetini kazanmış mıdır?

2- DENİZBANK A.Ş. lehine kurulan ipotek geçerli midir?

3- Avni AÇIKGÖZ aradan 12 yıl geçtikten sonra ALBATROS -1'in mülkiyetini kazanabilir mi?

4- Umman Denizcilik A.Ş., ALBATROS -1'e Türk bayrağı çekebilir mi?

ÇÖZÜM - 3

1) Uyuşmazlık gemi mülkiyetinin kazanılmasına ilişkindir. Mülkiyet sahibine o şey üzerinde dilediği gibi tasarrufta bulunma hakkı verir. Gemi mülkiyeti kavramı ise Medeni Kanundaki mülkiyet kavramından farklılık göstermemektedir. Gemi mülkiyetinin kazanılması hukuki muamele ile ve hukuki muamele dışında yollarla mümkün olabilmektedir. Devren iktisap hukuki muameleyle mülkiyetinin kazanılmasın ifade ederken; aslen İktisap hukuki muamele dışında mülkiyetin kazanılma hallerini ifade eder. Olayda mülkiyeti devir borcu doğuran bir sözleşme var olduğu için devren iktisap hali üzerinde duracağız. TTK m. 1001 "(1) *Gemi siciline kayıtlı olan bir geminin devri için, malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene devri hususunda anlaşmaları ve geminin zilyetliğinin geçirilmesi şarttır. (2) Mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylı olması gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.* "demek suretiyle gemi mülkiyetinin kazanılabilme şartlarını hüküm altına almıştır.

Buna göre bir geminin mülkiyetinin sözleşmeyle devredilebilmesi için;

- Gemi maliki ile iktisap edenin mülkiyetin devri konusunda anlaşmış olmaları
- Geminin zilyetliğin iktisap eden geçirilmiş olması
- Mülkiyetin devrine ilişkin sözleşmenin yazılı şekilde yapılmış olması
- İmzaların noterce onaylanması

Şartları sağlanmış olmalıdır.

ALBATROS-1 Mersin Milli Gemi Siciline Deniz Kaptanoğlu adına kayıtlı bir gemidir. Umman Denizcilik A.Ş.'nin ALBATROS-1 'in mülkiyetini kazabilmesi için TTK m. 1001 hükmünde belirtilen şartları taşıması gerekmektedir. Olayda Deniz Kaptanoğlu mülkiyetin tamamını devri konusunda Umman Denizcilik A.Ş. ile anlaşarak ilk şartı sağlanmıştır.

Devir sözleşmesinde ALBATROS-1 'in zilyetliğinin Umman Denizcilik A.Ş.'ne geçtiği belirtilmiştir. Zilyetlik TMK m. 973'te *"Bir şey üzerinde fiilî hâkimiyeti bulunan kimse onun zilyedidir."* şeklinde tanımlanmıştır. Fiili hâkimiyetin sağlanması ise zilyetliğinin devredilmesine bağlıdır. Zilyetliğin devri ise TMK' a göre çeşitli şekillerde mümkün olabilmektedir. Zilyetliğin devrine ilişkin m.977 *"Zilyetlik, şeyin veya şey üzerinde hâkimiyeti sağlayacak araçların, edinene teslimi veya edinenin önceki zilyedin rızasıyla şey üzerinde hâkimiyeti kullanacak duruma gelmesi hâlinde devredilmiş olur."* Şeklindedir. Hükme göre zilyetlik iktisap edene o malın teslimi, o malın üzerinde hakimiyeti sağlayacak araçların teslimi veya malın yeni zilyedinin fiili hakimiyetini sağlayabileceği şekilde kullanım alanına bırakılması şeklinde olabilir.

TMK' da belirtilen zilyetliğin devir şekillerinden birinin sağlanmış olması şartıyla iktisap eden malın zilyetliği kazanmış olur.

Olayda taraflar devir sözleşmesinde ALBATROS-1 'in zilyetliğinin Umman Denizcilik A.Ş. 'ye geçtiğini belirtmişlerdir. Bu nedenle gemi üzerindeki zilyetlik, zilyetliğin havalesi yoluyla Umman Denizcilik A.Ş. 'ye devredilmiştir.

Dolayısıyla TTK m.1001' e göre mülkiyetin kazanılması için gerekli olan zilyetliğin devri şartı da sağlanmıştır.

Devir sözleşmesinin yazılı şekilde yapıldığı ve imzaların noterce tasdik edildiği olaydan anlaşılmaktadır. TTK m.1001'de belirtilen tüm yasal şartlar karşılandığı için Umman Denizcilik A.Ş. ALBATROS-1'in mülkiyetini kazanmıştır.

2) Uyuşmazlık Sicile Güven İlkesi ile ilgilidir. Gemi üzerindeki mevcut hakların aleniyet kazanması gemi siciliyle mümkün olmaktadır. TTK sicilde mevcut olan hakların doğruluğuna ilişkin bazı karineler kabul etmiştir. 974. Maddede karineler

"*(1) Gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişi, geminin maliki sayılır.*

(2) Gemi sicilinde lehine bir gemi ipoteği veya ipotek üzerinde bir hak yahut bir intifa hakkı tescil edilmiş olan kişi o hakkın sahibi sayılır.

(3) Tescil olunmuş bir hak sicilden silinirse o hakkın artık var olmadığı kabul edilir. "

Şeklinde hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla gemi sicilinde lehine tescil edilmiş bir hak bulunan kimse aksi ispat oluncaya kadar o hakkın sahibi sayılır.

Gemi sicilinde mevcut hukuki duruma uymayan bir kayıt olmasına rağmen sicil kaydına güvenerek işlem yapan üçüncü Kişilerin kazanımı korunur. Sicile güven ilkesi diye adlandırılan husus TTK m. 983' te "*(1) Hukuki bir işlem ile bir geminin mülkiyetini, intifa hakkını, gemi ipoteğini veya ipotek üzerindeki bir hakkı iktisap eden kişi lehine gemi sicilinin içeriği, bu haklarla ilgili olduğu ölçüde doğru sayılır; meğerki, iktisap eden kişi kaydın doğru olmadığını bilmiş veya bilmesi gerekmiş olsun. Hak sahibinin kayıtlı bir hak üzerindeki tasarruf yetkisi belli bir kişi lehine sınırlanmış ise, bu sınırlama iktisap eden hakkında ancak gemi sicilinde yazılı olması veya onun sicil kaydının doğru olmadığını bilmesi veya bilmesinin gerekmesi şartıyla hüküm ifade eder.*" şeklinde ifade edilmiştir. Buna göre belirli şartların varlığı halde gemi siciline güven ilkesi uygulama alanı bulur. Bu şartlar;

- Gemi sicilinde gerçeğe aykırı bir kayıt bulunmalı,
- Gerçeğe aykırı bu kayda dayanarak mülkiyet, intifa, ipotek ve ipotek üzerinde bir hakkın hukuki işlemle kazanımı söz konusu olmalı,
- Hak kazanacak kişinin gemi sicilindeki kaydın doğru olmadığını bilmemesi yada bilmesinin beklenmemesi,

Şeklindedir.

Olayda mülkiyeti devir sözleşmesi 14.11.2011 tarihinde Umman Denizcilik A.Ş. ile; 15.11.2011 tarihinde de Avni AÇIKGÖZ ile

yapılmıştır. Umman Denizcilik A.Ş. ile yapılan sözleşme uyarınca mülkiyet ve zilyetliğin devri hususunda anlaşılmıştır. Fakat ALBATROS-1 gemi siciline Umman Denizcilik A.Ş. üzerine tescil ettirilmemiştir. Tescil gemi mülkiyetinin kazanılması için kurucu unsur olmayıp açıklayıcı niteliktedir. TTK m. 1001'de belirtilen hukuki şartlar karşılandığı için ALBATROS-1' in mülkiyetini kazanmıştır. Mülkiyetin sicil dışında Umman DENİZCİLİK A.Ş. tarafından kazanıldığı 14.11.2011 tarihinden itibaren gemi mülkiyetini devreden Deniz KAPTANOĞLU adına gemi sicilinde devam eden malik kaydı, doğru olmayan başka bir deyişle yolsuz bir kayıt haline dönüşmüştür.

Daha sonra 15.11.2011 tarihinde Deniz KAPTANOĞLU ile Avni AÇIKGÖZ gemi mülkiyetinin devri konusunda anlaşmışlar hatta gemi sicilinde Avni AÇIKGÖZ adına tescil dahi yapılmıştır. Ancak gemi mülkiyetinin devri hususunda TTK m.1001'de öngörülen zorunlu şartlardan olan ALBATROS-1 gemisinin zilyetliği devredilmemiştir.

Ayrıca Avni AÇIKGÖZ, Umman DENİZCİLİK A.Ş. ile yapılan pazarlık görüşmelerinden haberdar olduğu için sicilde malik olarak gözüken Deniz KAPTANOĞLU hakkındaki kaydın gerçek olmadığını bilmesi beklenir. Dolayısıyla Deniz KAPTANOĞLU sicil kaydına güven ilkesine dayanamayacağı gibi ALBATROS -1'e zilyet olamadığı için gemi mülkiyetini kazanamamıştır. Buna rağmen Avni AÇIKGÖZ gemi sicilinde ALBATROS-1'in maliki gözükmektedir. Bu kez de Avni AÇIKGÖZ adına yapılan son tescil işlemi de doğru olmayan yolsuz tescil niteliğindedir.

Gemi sicilinde doğru olmayan kayda göre ALBATROS-1'in maliki gözüken Avni AÇIKGÖZ, BENİZBANK A.Ş. 'nin lehine gemi ipoteği tesis ettirmiştir. TTK m.983, gem i sicilindeki kayda güvenerek gemi ipoteği kazanımını sicile güven ilkesi çerçevesinde geçerli saymaktadır. Ayrıca bunun için sicile güvenerek gemi ipoteği kazananın gemi sicilindeki kaydın doğru olmadığını bilmemesi veya bilmesinin beklenmemesi gerekir. Olaydan BENİZBANK A.Ş.'nin sicildeki kaydın gerçek hukuki durumu yansıtmadığını bildiği ya da bilmesinin gerektiği anlaşılamamaktadır. Bu durumda TTK m. 983' te belirtilen tüm yasal şartlar karşılandığı için BENİZBANK A.Ş lehine kurulan gemi ipoteği geçerlidir.

3) Uyuşmazlık gemi mülkiyetinin zamanaşımı ile kazanılmasına ilişkindir. Mülkiyet sahibine o şey üzerinde dilediği gibi tasarrufta bulunma hakkı verir. Gemi mülkiyeti kavramı ise Medeni Kanundaki mülkiyet kavramından farklılık göstermemektedir. Gemi mülkiyetinin kazanılması hukuki muamele ile ve hukuki muamele dışında yollarla mümkün olabilmektedir. Devren iktisap hukuki muameleyle mülkiyetinin kazanılmasın ifade ederken; aslen İktisap hukuki muamele dışında mülkiyetin kazanılma hallerini ifade eder.

Aslen iktisap, hukuki muamele dışında gemi mülkiyetinin kazanılması halinde söz konusu olur. Sicile kayıtlı gemilerde aslen iktisap halleri sahiplenme, olağan ve olağanüstü zamanaşımı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Olağanüstü zamanaşımı; sicile kaydı gerekirken kaydedilmemiş olan yada en az on yıl önce ölmüş veya gaipliğine karar verilmiş bir kişinin adına kayıtlı bulunan ve hakkında on yıldan beri malikin onayına tabî bir husus kaydedilmemiş olan bir gemiyi en az on yıl süreyle davasız ve aralıksız olarak asli zilyet sıfatıyla elinde bulunduran bir kişi, geminin mülkiyetini zamanaşımı yoluyla kazanması halinde söz konusu olur.

Olağan zamanaşımı ile gemi mülkiyetinin iktisabı, sicile kayıtlı bir geminin maliki olmadığı halde sicilde malik olarak gözüken kişinin geminin zilyetliğini beş yıl süre ile elinde bulundurması halinde gündeme gelir.

Olağan zamanaşımı ile ilgili TTK m.999," *(1) Sicile kayıtlı bir geminin maliki olmadığı hâlde, gemi siciline malik olarak tescil edilmiş bulunan bir kişi, tescilin en az beş yıl sürmesi ve bu süre içinde gemiyi davasız ve aralıksız bir şekilde asli zilyet sıfatıyla elinde bulundurması şartıyla, geminin mülkiyetini iktisap eder.*" hükmünü içermektedir.

Buna göre bir geminin olağan zamanaşımı ile mülkiyetinin kazanılması için;

- Bir kişinin aslında gemi maliki olmamasına rağmen sicilde gemi maliki sıfatıyla kayıtlı olması,
- Bu kaydın beş yıl sürmesi,

- Bu beş yıllık süre içinde gemiyi aralıksız olarak zilyetliğinde bulundurması,
- Bu durumun davasız ve çekişmesiz devam etmesi,
- Sicilin gerçek durumu göstermediğine ilişkin bir itirazın tescil edilmemiş bulunması,

şartlarının gerçekleşmesi gerekir.

TTK m.999 hükmü, iyiniyetin varlığını aramayarak, tapu sicilinde olağan zamanaşımı ile mülkiyetin kazanılmasını düzenleyen TMK m.712'den ayrılmıştır.

Olayda mülkiyeti devir sözleşmesi 14.11.2011 tarihinde Umman Denizcilik A.Ş. ile 15.11.2011 tarihinde de Avni AÇIKGÖZ'e yapılmıştır. Umman Denizcilik A.Ş. ile yapılan sözleşme uyarınca mülkiyet ve zilyetliğin devri hususunda anlaşılmıştır. Fakat ALBATROS-1 gemi siciline Umman Denizcilik A.Ş. üzerine tescil ettirilmemiştir. Tescil gemi mülkiyetinin kazanılması için kurucu unsur olmayıp açıklayıcı niteliktedir. TTK m. 1001'de belirtilen hukuki şartlar karşılandığı için ALBATROS-1' in mülkiyetini Umman DENİZCİLİK A.Ş. sicil dışında kazanmıştır.

Daha sonra Avni AÇIKGÖZ, adına gemi sicilinde tescil yapılmışsa da, bu tescil iyiniyet şartının yerine gelmediği için gemi siciline güven ilkesinden yararlanarak gemi mülkiyetini kazandırmaz. Yine, geminin zilyetliği de devralınmadığı için TTK m.1001'de öngörülen gemi mülkiyetinin devren iktisap şartlarından birisi daha eksik kalmıştır. Bu nedenlerle Avni AÇIKGÖZ, ALBATROS-1' in mülkiyetini kazanamadığı halde gemi sicilinde malik olarak gözükmektedir.

Dolayısıyla, Avni AÇIKGÖZ'ün gemi mülkiyetinin olağan zamanaşımı ile kazanabilmesi için gereken şartlardan ilki olan maliki olmadığı halde gemi sicilinde malik olarak tescil edilme şartı sağlanmıştır.

Ancak birinci şart yerine geldikten sonra olağan zamanaşımı ile iktisap için gemiye beş yıl süre boyunca aralıksız zilyet olma şartının yerine gelip gelmediği irdelenmelidir. Avni AÇIKGÖZ, bırakın 5 beş yıl, bir gün dahi ALBATROS -1'i zilyetliğinde bulundur-

mamıştır. Bu nedenle olağan zamanaşımı yolu ile ALBATROS-1'in mülkiyetini kazanamaz.

Aynı şekilde Avni AÇIKGÖZ, ALBATROS-1'e zilyet olmadığı için, gemiye hiç zilyet olmadığı için 10 yıl süre boyunca zilyet olmayı şart koşan olağanüstü zamanaşımı yoluyla dahi mülkiyeti kazanması mümkün değildir. Ayrıca, olayda, olağanüstü zamanaşımı ile iktisap için gerekli olan geminin sicilie tescil edilmemesi, veya malikinin ölmüş yada gaipliğine karar verilmiş olması şartları da söz konusu değildir.

4) Uyuşmazlık bir anonim şirket tarafından malik olunan geminin Türk Bayrağı çekmesi ile ilgilidir.

Gemilerin bir ülkenin bayrağını taşımaları seyir güvenliği ve ekonomik açıdan önem taşımaktadır. Ayrıca, gemilerle ilgili hukuki uyuşmazlıklara bayrak devletinin hukukunun uygulanması söz konusu olabilmektedir. Bu nedenle her geminin bir ülkenin bayrağını taşıyarak o ülkeyle tabiiyet yada uyrukluk bağını kurması zorunludur.

Türk Ticaret Kanunu, bir geminin malikinin gerçek ve tüzel kişi olmasına göre bayrak çekme hakkını ayrı ayrı düzenlemiştir.

TTK m.940 (4.b) maddesi, *"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."* hükmünü içermektedir. Buna göre, bir anonim şirkete ait bir gemi ancak;

- Yönetim kurulu üyelerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,
- Şirket esas sözleşmesine göre genel kurulda oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması,
- Şirket paylarının çoğunluğunun nama yazılı olması ve yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması halinde, Türk gemisi sayılır ve Türk bayrağı çekebilir.

Uyuşmazlık konusu olayda Türk vatandaşına ait bir geminin yabancı ortaklı bir anonim şirkete devri söz konusudur. Devirden sonra oluşan yeni durumda geminin Türk gemisi sayılıp sayılmadığının irdelenmesi gerekir.

Buna göre; şirketin yönetim kurulu üyelerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olduğunu kabul edersek; ilk şart gerçekleşmiş olacaktır.

Deniz KAPTANOĞLU %51 hisse ile Umman Denizcilik A. Ş.'de büyük pay sahibidir. Şirket ana sözleşmesinde imtiyazlı pay oluşturulmadığı için oy çoğunluğu Türk vatandaşı olan Deniz KAPTANOĞLU' na aittir. Bu nedenle diğer yasal şartta karşılanmış bulunmaktadır.

Gemiye Türk Bayrağı çekilebilmesi başka bir yasal şart şirket paylarının çoğunluğunun nama yazılı olmasıdır. Olayda yeni kurulan Umman Denizcilik A.Ş.'nin hisselerinin tamamı hamile yazılır. TTK m.940/4'te ki tüm yasal şartlar sağlanamadığı için Umman Denizcilik A.Ş. ALBATROS -1'e Türk Bayrağı çekemez.

GEMİ İPOTEĞİ

OLAY - 4

ALBATROS -2 adlı geminin inşası için Basri BORÇSEVER, BENİZBANK'tan beş yıllık kredi alır ve bu kredinin teminatını oluşturmak üzere inşa halindeki gemi siciline 01.01.2015 tarihinde tescille 1.500.000.-TL bedelli ipotek kurulur. ALBATROS -2'nin inşası tamamlanır ve 01.07.2015 tarihinde Türk Milli Gemi Siciline tescil edilir. Basri BORÇSEVER; ALBATROS -2'nin satışı amacıyla 01.09.2015 tarihinde Muvaffak ŞİŞMAN' la noterde devir sözleşmesi yapar. Bu sözleşme üzerine ALBATROS -2, yeni alıcıya teslim edilir ve gemi sicilinde de devir işleminin tescili gerçekleştirilir. BENİZBANK'tan alınan kredi taksitlerinin ödenmesinde temerrüde düşülür ve Basri BORÇSEVER'e ihtar gönderilir. İhtarda verilen sürede borcun ödenmemesi üzerine gemi ipoteğinin paraya çevrilmesi için Basri BORÇSEVER ve Muvaffak ŞİŞMAN aleyhine icra takibi başlatılır. Gemi maliki Muvaffak ŞİŞMAN'ın vekili olsaydınız bu takibe karşı nasıl bir savunmada bulunurdunuz?

ÇÖZÜM - 4

Uyuşmazlık gemi ipoteğine ilişkindir. Gemi deniz ticaretinin en önemli unsurunu teşkil etmektedir. Gemi inşası, alım yada satımı büyük bedeller üzerinden gerçekleşmektedir. Bu nedenle gemi üzerinde ipotek kurulması sıkça rastlanan bir durumdur. İpotek hakkı alacaklıya gemi yada gemi payını sattırarak alacağını temin etme hakkı sağlamaktadır. İpotek kurulabilmesi için TTK m.1015 uyarınca malikle alacaklı arasında bu hususta anlaşılmış, ipoteğin tescil edilmiş ve ipotek sözleşmesinin yazılı şekilde yapılarak imzaların noterce tasdik edilmiş olması gerekmektedir. İpotek hakkı gemi siciline tescil ile kurulur. Bu nedenle gemi ipoteğinin kurulabilmesi için gerekli tescil, kurucu niteliktedir.

Türk Ticaret Kanununda ifade edildiği üzere, yapı halindeki gemiler üzerinde de ipotek kurulabilir. Omurgası konulduğu andan kızaktan indirilinceye kadar ayırt edilebilecek niteliğe gelen gemi üzerinde ipotek kurulabilir. Bu ipoteğe yapı ipoteği de denilmektedir. Onsekiz gros tonilatodan küçük gemilere yapı ipoteği kurulması mümkün olmaz.

Yapı halindeki gemi üzerinde ipotek kurulabilmesini düzenleyen TTK m. 1055 hükmünde " *Yapı hâlindeki gemi üzerinde ipotek, yapı maliki ile alacaklının yapı üzerinde ipotek kurulması hususunda anlaşmaları ve ipoteğin yapı hâlindeki gemilere özgü sicile tescili ile kurulur. İpoteğin kurulmasına ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzalarının noterce onaylanması şarttır. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.* " denilmektedir. Buradan yapı halindeki gemi üzerindeki ipotek kurulabilmesinin gemi siciline tescilli gemiler üzerindeki gemi ipoteğine ait hükümlere benzer olduğu görülmektedir.

TTK m.1057 "*Yapı üzerinde kurulan gemi ipoteği, yapımı tamamlandıktan sonra eski derecesiyle gemi üzerinde kalır.*" hükmünü içermektedir. Buna göre, geminin yapımı tamamlandığında yapı sicilinden terkin

edilip gemi siciline tescil edilince, yapı ipoteği de aynı derecesiyle gemi ipoteğine dönüşür.

Olayda yapı halindeki bir gemi üzerinde ipotek tesis edilmiştir. Geminin yapımı tamamlandıktan sonrada ipotek aynı derecesiyle Türk Milli Gemi Siciline tescil edilmiştir. BENİZBANK A.Ş.' nin krediye karşılık teminat oluşturduğu ipotek hakkı henüz mevcutken, ALBATROS-2 Basri BORÇSEVER tarafından Muvaffak ŞİŞMAN' a devredilmiştir. Gemi mülkiyetinin devrinden ipotek etkilenmez. Zira, mülkiyet hakkı ile sınırlı ayni hak olan ipotek hakkı karşı karşıya gelince, sınırlı ayni hakka üstünlük tanınır. BENİZBANK lehine kurulmuş olan ipotek, bütün hükümleriyle yeni malikinin Muvaffak ŞİŞMAN olduğu ALBAROS -2 gemisi üzerinde de aynen devam eder.

Basri BORÇSEVER kredi borcunu ödemeyince temerrüde düşmüştür ve kendisine temerrüt ihtarı gönderilmiştir. Gemi ipoteğinin temin ettiği alacağın muaccel kılınması için yapılacak işlemler TTK m.1033 hükmünde gösterilmiştir. TTK m. 1033,

"(1) Alacağın muacceliyet kazanması bildirime bağlı ise, bildirim, ancak alacaklı tarafından malike veya malik tarafından alacaklıya yapılması hâlinde, gemi ipoteği hakkında hüküm ifade eder.

(2) Gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişi, alacaklı bakımından malik sayılır."

hükmünü içermektedir. Buna göre, borcun muacceliyet kazanması alacaklı tarafından malike yapılacak bildirimle hüküm ifade eder. Gemi sicilinde malik bulunan kimse alacaklı bakımından malik sayılır ve borç için gerekli ihtarında gemi malikine yapılması gerekir.

Olayda borçla ilgili ihtar sadece borçlu önceki gemi maliki Basri BORÇSEVER'e yapılmıştır. Oysa gemi sicilinde ALBATROS- 2'nin maliki olarak Muvaffak ŞİŞMAN görünmektedir ve ihtarın Muvaffak ŞİŞMAN' a yapılması gerekmektedir. İhtar yapılmadan Muvaffak ŞİŞMAN aleyhine icra takibine başlanamaz. Muvaffak ŞİŞMAN'ın vekili henüz alacak muaccel kılınmadan icra takibine geçilmiş olması sebebiyle gemi ipoteğinin paraya çevrilmesine ilişkin takibi iptal ettirebilir.

OLAY - 5

ALBATROS -2 adlı geminin inşası için BENİZBANK'tan beş yıllık kredi alınır inşa halindeki gemi siciline 01.01.2012 halindeki gemi siciline tescille 1.500.000.-TL bedelli ipotek kurulur. İpotek akit tablosunun 12.maddesinde "*Üst üste iki aylık kredi taksitinin ödenememesi halinde BENİZBANK icra takibine geçebileceği gibi, alacağına mahsuben icra takibine geçmeden gemiye el koyarak gemiyi devralabilir* " yazılıdır. Ekonomik kriz ve yakıt fiyatlarının artması nedeniyle birbirini takip eden iki kredi taksitinin ödenmesinde temerrüde düşülür. Bunun üzerine BENİZBANK'ın avukatı müvekkilinin 12.maddeden kaynaklanan haklarını kullanacağını belirterek Donatanı gemi sicilinde devir işlemini yapmaya ve ALBATROS -2'yi teslim etmeye davet eder.

ÇÖZÜM - 5

Olayda rehnin paraya çevrilmeden rehin konusu eşyanın mülkiyetinin alacaklıya geçmesine ilişkin hukuki bir uyuşmazlık söz konusudur.

Roma hukukundan bu yana çoğu hukuk sistemlerinde rehnin borç ödenmez ise doğrudan alacaklıya gececiğine dair anlaşmalar geçersiz sayılmıştır. *Lex commissoria* olarak ifade edilen bu yasaklamayı ilk defe İmparator Justinaunus bir emirname ile koymuştur. Bu yasağın amacı, ekonomik olarak zor durumda bulunan borçlunun alacaklı tarafından kötüye kullanılmasına engel olmaktır.

Lex commisoria yasağı, Roma Hukukuna dayanan birçok çağdaş hukuk sistemine ve bu arada 1926 tarihli Türk Kanunu Medenisi'ne girmiştir. Aynı yasak 2002 tarihli 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'nda da benimsenmiştir.

Taşınırlar bakımından TMK m. 949 hükmünde "*Borcun ödenmemesi hâlinde rehinli taşınırın mülkiyetinin alacaklıya geçmesini öngören sözleşme hükmü geçersizdir.*"; taşınmazlar bakımından ise TMK m.873/II hükmünde "*Borcun ödenmemesi hâlinde rehinli taşınmazın mülkiyetinin alacaklıya geçeceğine ilişkin sözleşme hükmü geçersizdir.*" ifadeleri yer almaktadır. Buna göre, hem taşınır hem taşınmaz rehni sözleşmelerine borcun ödenmemesi halinde, rehin konusu taşınır veya taşınmazın mülkiyetinin alacaklıya geçeceğine ilişkin hükümler konamaz.

Ancak taşınır ve taşınmaz rehni bakımından lex commissoria yasağı, alacak muaccel olmadan önce söz konusudur. Alacak muaccel hale geldikten sonra alacaklı ile borçlunun ayrıca anlaşarak rehnin paraya çevrilme yoluna başvurmadan rehin konusu taşınır veya taşınmaz malın mülkiyetini alacaklıya devretmeleri bu yasak kapsamında değildir.

6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunun 919.maddesinde açıkça alacak muaccel olmadan ipotekli geminin alacaklıya temlik edilmesine yada cebri icradan başka bir şekilde elden çıkarılması yasaklanmıştı.

Lex comissoria yasağı, 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanununda da devam etmektedir. TTK m.1014 (1) "*Gemi ipoteği alacaklıya, alacağını, geminin bedelinden alma yetkisini verir.*" demek suretiyle dolaylı olarak lex comissoria yasağına işaret etmektedir. Benzer şekilde TTK m.1023 (1) hükmünde de ipotekli alacaklının alacağını gemiden alabileceğinden söz edilmektedir. Dolayısıyla gemi ipoteği sahibi alacağını sadece geminin cebri icra yoluyla satışından elde edebilir. Buna aykırı olarak ipotekli alacaklının cebri icraya başvurmadan alacağına karşılık geminin mülkiyetini temlik alabileceğine ilişkin anlaşmalar geçersizdir.

Olayda yapı ipoteği, yapı halindeki gemilere mahsus sicile tescil ile kurulmuştur. TTK 986 ila 996.maddelerinde yapımı devam eden gemiler hakkında yapı sicili olarak adlandırılan özel bir sicil öngörmüştür. Yapı sicili de gemi sicili hakkında geçerli olan kurallara tabiidir. TTK m.986 uyarınca yapımı devam eden gemiler üzerindeki ipotek de yapı siciline tescille kurulur. Yapı ipoteğinin kuruluşu için gerçekleştirilen tescil işlemi, aynen gemi sicilinde olduğu gibi kurucu etkiye sahiptir.

Olayda yapımı devam eden ALBATROS-2 gemisi üzerinde yapı halindeki gemi siciline tescille gemi ipoteği geçerli olarak kurulmuştur. Ancak kurulan ipoteğin şartlarını gösteren akit tablosunun 12.maddesinde yer alan "*Üst üste iki aylık kredi taksitinin ödenememesi halinde BENİZBANK icra takibine geçebileceği gibi, alacağına mahsuben icra takibine geçmeden gemiye el koyarak gemiyi devralabilir* " hükmü lex comissoria niteliğindedir. Akit tablosunun 12.maddesi hükmü, cebri icraya başvurmadan geminin mülkiyetini alacaklıya geçirilmesi olanağı verdiğinden TTK m.1014 hükmü uyarınca geçersizdir. Geçersiz bir ipotek akit balosuna dayalı olarak ALBATROS-2 gemisinin mülkiyetinin devri talebi hukuken mümkün değildir.

OLAY - 6

ÇEKERBANK'a ipotekli bulunan ALBATROS -3 gemisi ÇBN Sigorta'ya tekne sigortası yaptırılmıştır. ALBATROS -3, Gemlik limanından yüklediği mermer blokları Çin'in Xiamen limanına teslim etmek üzere yola çıkar. ALBATROS -3, Hint Okyanusuna girdiğinde Malezya Havayollarına ait bir uçağın denize düştüğü haberi üzerine kurtarma amacıyla rotasından ayrılır. Bu arada Hint Okyanusunu büyük bir kısmını etkileyen bir tayfun çıkar ve ALBATROS -3 gemisi kurtarılamayacak şekilde batar. ÇEKERBANK, geminin tekne sigortası nedeniyle sigorta bedelinin kendisine ödenmesini ÇBN Sigorta'dan talep eder. ÇBN Sigorta, ALBATROS -3'ün normal rotasından ayrıldığı için sigorta tazminatı ödeyemeyeceğini bildirir.

ÇBN Sigortanın ret cevabı hakkında ne düşünüyorsunuz?

ÇÖZÜM - 6

Uyuşmazlık hasarlanan geminin sigorta bedelinin ipotekli alacaklıya ödenip ödenmeyeceğine ilişkindir. Gemi sigortası denizdeki tehlikelerin büyüklüğü sebebiyle önemli bir rol oynamaktadır.

Sigortaya konu gemi üzerinde de ipotek söz konusu olabilir. İpotekli bir gemide sigorta tazminatının kapsamı TTK m. 1022'de ifade edilmiştir. Buna göre, malikin menfaatinin, malik veya onun lehine bir başkası tarafından sigorta ettirilmiş olması hâlinde, ipotek, sigorta tazminatını da kapsar. Bunun için TTK m.1022'nin açık hükmü nedeniyle gemi sigortalarında, kasko sigortalarında sigorta poliçelerine konan "*dain mürtehin*" şartı koyulmasına gerek yoktur. Sigortaya konu edilen hasar gerçekleştiğinde sigorta tazminatı ipotekli alacaklıya ödenir. Ancak ipotekli alacaklı rıza gösterirse sigorta tazminatı gemi malikine ödenebilir.

Sigortacının tazminatı ödeme borcunun kapsamı ve borçtan kurtulduğu haller TTK m.1027'de

"*(1) Sigortacı, sigorta ettirenin veya sigortalının fiili yüzünden, tazminat ödeme borcundan kurtulsa bile, ipotekli alacaklıya karşı olan borcu varlığını sürdürür. Sigortacının rizikonun gerçekleşmesinden sonra sözleşmeden cayması hâlinde de aynı hüküm geçerlidir.*

(2) Sigortacı;

a) Sigorta primi zamanında ödenmediği,

b) Gemi, denize veya yola elverişsiz bir hâlde yola çıktığı,

c) Gemi bildirilen veya mutat rotadan ayrıldığı,

için borcundan kurtulursa, birinci fıkranın birinci cümlesi uygulanmaz."

şeklinde hüküm altına alınmıştır. Buna göre sigortacı, bazı hallerde sigorta lehtarına tazminat ödeme borcundan kurtulsa bile, ipotekli alacaklıya karşı sigorta sözleşmesinden kaynaklanan borcu varlığını korur.

TTKm.1027 (2) hükmünde sayılan hallerde ise sigortacı tazminat borcundan tamamen kurtulur.

Sigortacıyı sigorta borcu ödemekten kurtaran hallerden biri de geminin bildirilen yada mutat rotadan ayrılması halidir. Olayda ALBAROS-3 Malezya Havayollarına ait uçağın denize düşmesi sebebiyle kurtarma amacıyla rotasından ayrılmıştır.

Ancak olayda rotadan ayrılma, kurtarma yükümlülüğü kapsamında gerçekleşmiştir. Kaptanın kamu hukukundan kaynaklanan kurtarma yükümlülüğü bulunmaktadır. Kaptanın kurtarma yükümlülüğü TTK m.1317'de "Her kaptan, aracını ve araçta bulunan kişileri, ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorundadır." şeklinde hüküm altına alınmıştır.

Bu husus Denizde Can ve Mal Koruma Kanununda da belirtilmiştir. Kanun kaptana, can tehlikesine uğramış kimseleri kurtarma görevini yükleyerek, bu yükümlülüğün yerine getirilmemesini cezai yaptırıma bağlanmıştır. Olayda ALBAROS-3'ün kaptanının keyfi olarak mutat rotasından ayrılması söz konusu değildir. Rota değişikliği hukuki bir zorunluluk nedeniyle söz konusu olmuştur. Bu sebeple ÇBN Sigorta ALBAROS-3'ün mutat rotasından ayrıldığını ileri sürerek sigorta tazminatını ödemekten kaçınamaz.

Ayrıca, ALBAROS-3, Hint Okyanusunun büyük bir kısmını etkileyen bir tayfun sebebiyle batmıştır. Gemi mutat rotadan ayrılmasa bile o bölgedeki tayfun sebebiyle zaten batacaktı. Bu nedenle rotadan ayrılma ile kaza ar arasındaki illiyet bağı kesilmiştir. ÇBN Sigorta'nın böyle bir gerekçe ileri sürerek ödeme yapmaktan kaçınması TMK m.2'de öngörülen dürüstlük kuralına da aykırıdır. ÇBN Sigorta bu sebeple de sigorta tazminatını ödenmesi talebini reddi yerinde değildir.

GEMİ KİRASI SÖZLEŞMELERİ

OLAY - 7

Deniz KAPTANOĞLU, maliki olduğu ALBATROS -2' nin mülkiyetinin tamamını noter sözleşmesiyle 14.11.2012 tarihinde Maritime Denizcilik A.Ş.'ne devreder. Devir sözleşmesinde ALBATROS-2'nin zilyetliğinin Maritime Denizcilik A.Ş.'ye geçtiği belirtilir. Deniz KAPTANOĞLU, 15.11.2012 tarihinde de aynı gemiyi bu durumdan haberi olmayan Avni UYAR' a gemi kirası (bareboat charter) sözleşmesiyle kiraya verir; aynı gün gemi sicilinde de Avni UYAR adına bu kira sözleşmesi şerh edilir. Deniz KAPTANOĞLU, geminin satışından ve kirasından tahsil ettiği paraları alarak Belarus'a kaçar. Maritime Denizcilik A.Ş. yetkilisi 16.11.2012 tarihinde gemi siciline tescil için gittiğinde kira şerhini görür. Avni UYAR' ın vekili olarak kira sözleşmesinden doğan hakkınızı Maritime Denizcilik A.Ş'ye karşı ileri sürebilir misiniz?

ÇÖZÜM - 7

1) Uyuşmazlık gemi sicilindeki şerhin etkisine ilişkindir. Gemi üzerindeki ayni haklar sicile tescil edilir. Tasarruf yetkisini kısıtlayan veya kaldıran kişisel haklarında sicilde gösterilmesi şerh ile mümkün olmaktadır. Böylelikle şerh kişisel hakkın alenileştirilmesi sağlanarak ona ayni etki kazandırılır. Bu ayni etkiye dayanılarak gemi siciline tescil edilen kişisel hakların sonraki maliklere karşı da ileri sürülmesi mümkün olur.

TTK 1121. maddesi şerhle ilgili *"(1) Sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taraflar, gemi kira sözleşmelerinin Türk Gemi Siciline veya 941 inci maddenin üçüncü fıkrası gereğince Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile şerhini isteyebilirler. (2) Bu şerh, sonraki maliklere, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde, gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğunu yükler.* " hükmünü içermektedir.

Buna göre;

- Türk Bayrağı çekme hakkı olan bir gemi için kira sözleşmesi akdedilmişse taraflar Türk Gemi Siciline,
- Yabancı devlet gemisi olduğu halde Türk bayrağı çekme hakkına sahip kişilere bırakılarak geçici olarak Türk bayrağı çekme hakkına sahip bir gemiyle ilgili kira sözleşmesi akdedilmişse, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile,

taraflar şerh verilmesi isteyebilir.

- Bu şerhlerin her ikisi de, sonraki maliklere kiracının gemi kira sözleşmesinde belirlenen şartlar çerçevesinde gemiyi kullanmasına izin verme zorunluluğu yükler.

Olayda öncelikle gemi mülkiyetinin Maritime DENİZCİLİK A.Ş. tarafından kazanılıp kazanılmadığına bakalım.

Gemi mülkiyetinin kazanılabilmesi gerekli şartlar TTK m.1001'de belirtilmiştir. Buna göre;

- Gemi maliki ile iktisap edenin mülkiyetin devri konusunda anlaşmış olmaları
- Geminin zilyetliğin iktisap edene geçirilmiş olması
- Mülkiyetin devrine ilişkin sözleşmenin yazılı şekilde yapılmış olması
- İmzaların noterce onaylanması

Şartları sağlanmış olmalıdır.

Deniz KAPTANOĞLU ile Maritime Denizcilik A.Ş. mülkiyetin devri ve zilyetliğinin geçirilmesi hususunda anlaşarak ilk iki şartı sağlamışlardır. Mülkiyet noter sözleşmesiyle devredilerek resmi şekil şartı da yerine getirilmiştir. Ayrıca, olayda, taraflar devir sözleşmesinde ALBATROS-2'nin zilyetliğinin Maritime Denizcilik A.Ş. 'ye geçtiğini belirtmişlerdir. Bu nedenle TMK m.978 'e göre zilyetliğin havalesi yoluyla Umman Denizcilik A.Ş. 'ye gemi üzerindeki zilyetlik de devredilmiştir. Her ne kadar gemi sicilinde tescil gerçekleştirilmese de, Maritime Denizcilik A.Ş. 14.11.2012 tarihinde ALBATROS-2' nin mülkiyetini kazanmıştır.

Bu olaydan bir gün sonra, Deniz KAPTANOĞLU, Albatos-2' yi mülkiyetinin Maritime Denizcilik A.Ş.' ye devredildiğinden haberi olmayan Avni UYAR'a *Bareboat Charter* sözleşmesi ile kiraya verir. *Bareboat Charter*, geminin malikinden mürettebatsız olarak kiralandığı çıplak gemi kirasıdır.

Bareboat Charter sözleşmesi, akdedildiği 15.11.2011 günü gemi siciline şerh edilir. *Bareboat Charter* sözleşmesi, gemi siciline şerh edildiği bu gün ayni etki kazanmıştır. TTK m.1121 hükmünde ifade edilen bu ayni etki uyarınca sonradan gemi mülkiyetini kazanmış kişilere karşı ileri sürülmesi mümkün olmuştur.

Olayda, Maritime Denizcilik A.Ş, geminin mülkiyetini söz konusu *Bareboat Charter* sözleşmesinin gemi siciline şerh edildiği tarihten bir gün önce kazanmıştır. Gemi sicilindeki kira şerhi ayni hak değil sadece şerhin gemi siciline işlendiği tarihten sonraki maliklere karşı kira sözleşmesinden doğan hakların ileri sürülmesi hususunda ayni etki sağlar. Bu

bakımdan gemi sicilindeki kira şerhinin şerh tarihinden önceki gemi mülkiyetinin mülkiyeti kazananlara karşı ileri sürülmesi mümkün değildir. Dolayısıyla Avni UYAR, kira sözleşmesinden doğan haklarını şerhten bir gün önce malik olan Maritime Denizcilik A.Ş.' ye karşı ileri sürerek kira sözleşmesine dayanarak ALBATROS-2'yi kullanamaz.

OLAY - 8

Merkezi Danimarka'da bulunan DAERSK şirketi, Danimarka gemi siciline kayıtlı bulunan ALBATROS 4 gemisini, ortaklarının tamamı Türk olan GRUP 2B Ltd.Şti.'ne 01.1.2014 tarihli kirası sözleşmesiyle (bareboat charter) beş yıllığına kiralar. Gemi kirası sözleşmesinde uygulanacak hukuk olarak Türk Hukuku kararlaştırılmıştır. Söz konusu gemi kirası sözleşmesi, Türkiye'de Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulan özel sicile şerh edilir. DAERSK, 21.01.2015 tarihinde ALBATROS 4'ün mülkiyetini geçerli bir şekilde OCEANIC şirketine devreder. GRUP 2B, gemiyi teslim almaya gelen OCEANIC'a nasıl bir savunma ileri sürerek teslimden kaçınabilir?

ÇÖZÜM - 8

Uyuşmazlık gemi sicilindeki şerhin etkisine ilişkindir. Gemi üzerindeki ayni haklar sicile tescil edilir. Tasarruf yetkisini kısıtlayan veya kaldıran kişisel hakların da sicilde gösterilmesi şerh ile mümkün olmaktadır. Böylelikle şerh, kişisel hakkın alenileştirilmesi sağlayarak ona ayni etki kazandırır. Bu ayni etkiye dayanılarak gemi siciline tescil edilen kişisel hakların sonraki maliklere karşı da ileri sürülmesi mümkün olur.

TTK 1121. maddesi şerhle ilgili *"(1) Sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taraflar, gemi kira sözleşmelerinin Türk Gemi Siciline veya 941 inci maddenin üçüncü fıkrası gereğince Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile şerhini isteyebilirler. (2) Bu şerh, sonraki maliklere, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde, gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğunu yükler.* " hükmünü içermektedir.

Buna göre;

- Türk Bayrağı çekme hakkı olan bir gemi için kira sözleşmesi akdedilmişse taraflar Türk Gemi Siciline,
- Yabancı devlet gemisi olduğu halde Türk bayrağı çekme hakkına sahip kişilere bırakılarak geçici olarak Türk bayrağı çekme hakkına sahip bir gemiyle ilgili kira sözleşmesi akdedilmişse, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile,

taraflar şerh verilmesi isteyebilir.

- Bu şerhlerin her ikisi de, sonraki maliklere kiracının gemi kira sözleşmesinde belirlenen şartlar çerçevesinde gemiyi kullanmasına izin verme zorunluluğu yükler.

ALBATROS-4, Danimarka Gemi Siciline kayıtlı yabancı uyruklu bir gemidir. DAERSK şirketi, GRUP 2B Ltd.Şti.' ne *Bareboat Charter*

ile ALBATROS-4'ü beş yıllığına kiralamıştır. *Bareboat Charter* geminin malikinden mürettebatsız olarak kiralandığı çıplak gemi kirasıdır. Taraflar kira sözleşmesine uygulanacak hukuk olarak Türk Hukukunu belirlemişlerdir.

ALBATROS-4, TTK m.941'de belirtilen istisna nitelikteki gemi özelliğini taşıyıp taşımadığı konusunun irdelenmesi gerekir. TTK. m. 941(2) hükmü yabancı devlet tabiiyetinde bulunan bir geminin Türk Bayrağı çekebilmesinin şartlarını düzenlemektir. Bu şartlar;

- Türk Bayrağı çekme hakkına sahip kişi veya kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılması,
- Gemi malikinin Türk Bayrağı çekme hususunda rızasının alınması,
- Gemi adamları hakkında Türk mevzuatı hükümlerine uyulması,
- Geminin tabiiyetinde bulunduğu Devletin mevzuatında Türk Bayrağı çekmeyi engelleyen bir hüküm bulunmaması,
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin vermesi,

şeklindedir.

ALBATROS-4, Türk bayrağı çekme hakkına sahip GRUP 2B Ltd. Şti'ne kullanılmak üzere 5 yıllığına bırakıldığı için TTK m.941'in öngördüğü şartların yerine getirildiğini anlıyoruz. Zira, kira sözleşmesi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile şerh edilmiştir. Bu şerh, TTK m.1141(2)'in açık hükmü gereği *Bareboat Charter* sözleşmesini ALBATROS-4'ün daha sonraki maliklerine karşı ileri sürülmesi olanağını sağlamıştır.

DAERSK şirketi, kira sözleşmesi bitmeden OCEANIC şirketine ALBATROS-4'ün mülkiyetini devretmiştir. Bu durumda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile düşülen kira sözleşmesi şerhinin ayni etkisi ortaya çıkar. Bu nedenle GRUP 2B Ltd.Şti., sonraki malik olan OCEANIC şirketine şerh edilmiş kira sözleşmesinden doğan haklarını ileri sürerek gemiyi teslimden kaçınabilir.

Ayrıca, TTK m.1130' da ifade edildiği üzere, gemi kira sözleşmeleri ile ilgili hüküm bulunmayan hâllerde Türk Borçlar Kanununun adi kira

sözleşmeleri hakkındaki hükümleri uygulanır. Kira sözleşmeleriyle ilgili olarak TBK m.310/I'de "*Sözleşmenin kurulmasından sonra kiralanan herhangi bir sebeple el değiştirirse, yeni malik kira sözleşmesinin tarafı olur.*" hükmü öngörülmektedir. Buna göre, "satım kirayı bozar" şeklindeki eski kural değiştirilmiş ve kira konusunun devri kiracının rızasına bağlanmıştır. Kiracı, kendi rızası olmadan yapılan kira konusu eşyanın devri halinde, yeni malikle kira sözleşmesini devam ettirebilir. Bu durumda yeni malik, Kanun gereği kira sözleşmesinin tarafı olur. Bu nedenle, GRUP 2B Ltd.Şti,. TBK m.310/I hükmü gereği, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicilde şerh olmasa da, *Bareboat Charter* sözleşmesine dayanarak ALBATROS-4'ü OCEANIC şirketine teslimden kaçınabilir.

DONATANIN SORUMLULUĞU

OLAY - 9

Umman Denizcilik A.Ş, 2.000 tonluk ALBATROS -1 gemisini İdris YILMAZ'a kiralar. Lloyd's sınıflama kuruluşu, ALBATROS -1'e 1.500.000-TL değer biçmiştir. İdris YILMAZ da bu gemiyle Navoroski limanından yüklediği keresteleri Trieste limanına götürmek için yola çıkar. İstanbul boğazından geçerken dümeni kilitlenen ALBATROS -1, Parlak Mustafa Paşa Yalısına çarparak yalının yanmasına ve 10.000.000.-TL zarara yol açar.

1- Donatan sıfatıyla sorumlu olan kişi bu zararın ne kadarlık kısmından sorumludur? 6762 sayılı TTK ve 6102 sayılı TTK'ya göre ayrı ayrı cevap veriniz.

2- Kaza anında Parlak Mustafa Paşa yalısında uluslararası bir toplantının gala yemeği için bulunan yabancı konuklardan ölen ve yaralananlar olmuş toplam 3.000.000.-TL tutarında tedavi ve defin gideri ile destekten yoksun kalma zararı oluşmuşsa, sorumlu kişi bu zararın ne kadarlık kısmından sorumlu olur?

3- ALBATROS-1' daha önce aynı arızayı açmış ve Trabzon Limanındaki Temel Usta, aynı arızanın tekrarlanabileceğini söylemişse; yukarıdaki 1 ve 2. sorulardaki sorumluluk miktarı bakımından bir değişiklik olur mu?

DENİZ ALACAKLARINA KARŞI MESULİYETİN SINIRLANDIRILMASI HAKKINDA 1976 TARİHLİ MİLLETLERARASI SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİRMEK İÇİN 1996 PROTOKOLÜ (Londra, 2 Mayıs 1996)

Madde 3

Sözleşmenin Madde 6, paragraf 1'i aşağıdaki metin ile değiştirilmiştir:

1. Aynı olaydan doğan ve 7 nci maddede yazılı olanlar dışında kalan alacaklar hakkında mesuliyet sınırı aşağıdaki şekilde hesap olunur:

   (a) Ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında:

   (i) 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 2 milyon hesap birimi;

   (ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

   2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 800 hesap birimi;

   30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 600 hesap birimi; ve

   70.000 den yukarı beher ton için 400 hesap birimi.

   (b) Diğer bütün alacaklar hakkında:

   (i) 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon hesap birimi;

   (ii) Tonajı yukardaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

   2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 400 hesap birimi;

   30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 300 hesap birimi; ve

   70.000 den yukarı beher ton için 200 hesap birimi.

SDR/TRY 1 ÖZEL ÇEKME HAKKI (SDR) = 2.8761 TÜRK LİRASI (http://www.tcmb.gov.tr/kurlar /today.html , 30.11.2011)

ÇÖZÜM - 9

1- Olayda donatanın gemi adamlarının kusurlarıyla üçüncü kişilere vermiş olduğu zarardan sorumluluğu uyuşmazlık konusudur.

Donatan kavramı konusunda 6762 sayılı eski TTK ile 6102 sayılı yeni TTK hükümleri benzerdir. eTTK m.946 ve yTTK m.1061 hükmüne göre, donatan, gemisini deniz (su) ticaretinde kullanan gemi sahibine denir. Kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse, üçüncü şahıslarla olan ilişkilerinde donatan sayılır.

Olayda Umman Denizcilik A.Ş.'nin mülkiyetinde bulunan gemiyi deniz ticaretinde bizzat kullanmak için kiralayan İdris YILMAZ, gemi işletme müteahhididir. Gemi işletme müteahhidi de üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayıldığı için, kendisi hakkında donatanla ilgili Kanun hükümleri uygulanacaktır.

Donatanın geminin üçüncü kişilere verdiği zarar konusunda 6762 sayılı eski TTK ile 6102 sayılı yeni TTK farklı sistemleri benimsemiştir.

a) Eski Türk Ticaret Kanunu döneminde de, donatan kural olarak deniz ticareti ile ilgili eylem ve işlemlerinden sınırsız yani haczi kabil mallarıyla sorumluydu. Ancak deniz tehlikelerinin büyüklüğü nedeniyle donatan bazen geminin değerinin yüzlerce katına ulaşan tazminat ödeme durumu ile karşı karşıya kalabilir. Bu nedenle tüm Dünyada donatının hukuki sorumluluğunu kanunlarla sınırlandırılma yoluna gidilmiştir. Eski Türk Ticaret Kanununda bazı özel hallerde donatanın sorumluluğu deniz serveti dediğimiz gemi ve navlunla sınırlandırılmıştır. Buna göre donatanın sorumluluğu geminin değerini ve o sefer için alınacak navlun bedeli toplamını geçemezdi.

eTTK m.948/1.b.3 maddesine göre donatanın sorumluluğu gemi adamlarının birinin kusurundan doğmuş ise, donatanın belirtilen sınırlı ayni sorumluluğu söz konusu oluyordu. Eğer gemi adamlarının işlerini ifa ederken kusurlu bir eylemleriyle kendileri doğrudan veya gemiyle üçüncü kişilere zarar vermişlerse belirtilen sınırlı sorumluluk hükümleri uygulama alanı buluyordu.

Olayda gemi işletme müteahhidi sıfatıyla donatan sayıldığını tespit ettiğimiz İdris YILMAZ tarafından işletilen ALBATROS-1 gemisi, dümenin kilitlenmesi nedeniyle çarptığı yalıda üçüncü kişilerin maddi zarara uğramasına neden olmuştur. Bu kazada öncelikle gemi adamlarının kusurunun bulunup bulunmadığını irdelemek gerekir.

İlk bakışta dümenin kilitlenmesi beklenmeyen hal gibi görülse de denizcilik tekniği bakımından yapılacak kısa bir değerlendirmede farklı sonuçlara ulaşılacaktır. Her şeyden önce, İstanbul Boğazı, coğrafi yapısı nedeniyle tehlikeli ve riskli bir deniz yoludur. Normal hava ve yol koşullarında dahi her türlü risk dikkate alınarak çok düşük hızlarda seyretmek gerekirdi. Olayda düşük hızda gidilseydi, dümen kilitlense dahi motorlar stop ettirilerek geminin durması sağlanabilir yada ters taraftaki motor çalıştırılarak çarpma önlenebilirdi. Bunlara ilaveten gerekli kontrol ve bakımlar yapılsaydı böyle bir dümen arızası çok kuvvetle muhtemel meydana gelmezdi. Bu bakımdan çarpma kazasında gemi adamlarının kusuru mevcuttur.

eTTK m.948 uyarınca gemi adamlarının kusuruyla meydana gelen bu zararlandırıcı olayda donatan sayılan İdris YILMAZ, sınırlı ayni sorumludur. Bu sorumluluğunun sınırı da gemi ve navlunun toplam değeridir. Olayda navlun belirtilmediğinden donatanın deniz servetinden sadece geminin değeri esas alınacaktır. ALBATROS-1'in değeri, 1.500.000.-TL olduğuna göre, donatanın sorumluluğunun en üst tavanı da bu rakamdır. Her ne kadar, Yalıda 10.000.000.-TL'lik zarar ortaya çıkmış olsa da, eski TTK uyarınca donatan sayılan İdris YILMAZ, bu zararın 1.500.000-TL'sini ödemekle sorumlu tutulabilirdi.

b) Yeni 6102 sayılı TTK, donatanın hukuki sorumluluğunu farklı esaslara göre yeniden düzenlemiştir. TTK m.1062 *"(1) Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur."* hükmünü içermektedir. Buna göre, donatan, gemi adamlarının görevini yerine getirirken kusurlu ve hukuka aykırı fiilleriyle üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur.

Donatanın fiillerinden sorumlu olduğu gemi adamları, TTKm.934'te sayılan kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Bunun dışında donatan, zorunlu danışman kılavuz ve isteğe bağlı danışman kılavuz ile isteğe bağlı sevk/idare kılavuzunun fiillerinden de sorumludur. Buna karşılık, zorunlu sevk ve idare kılavuzunun fillerinden sorumlu değildir (TTK m.1062).

Olayda yukarıda belirtildiği gibi kaptan ve gemi zabitlerinin navigasyon sisteminin bakım ve kontrolünü yaptırmadıklarından dolayı kusurlu oldukları tespit edilmişti. Olaydan ALBAROS-1'i kimin sevk ve idare ettiği, kılavuz kaptan alınıp alınmadığı belirli değildir. İstanbul Boğazının hukuki rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesine göre gemilerin İstanbul boğazından geçişlerinde zorunlu sevk idare kılavuzu alma zorunluluğu yoktur. Bu bakımdan donatan, isteğe bağlı kılavuz almış olsa dahi bunların kusurlu fiillerinden TTK m.1062 hükmüne göre sorumludur.

Donatanın TTK m.1062.maddesine göre sorumluluğu, gemi adamlarının ve kılavuzların kusuruna bağlı olarak öngörülmüş özel bir tür kanuni sorumluluk halidir. Bunun için ayrıca donatanın kusurlu olması veya fiilinden sorumlu olduğu kişileri seçme gözetme yükümünün ihlal etmesi gibi ayrı bir şart aranmaz. Bu bakımdan, olayda, TTK m.1062'de öngörülen bütün şartlar gerçekleştiğinden donatan sayılan İdris YILMAZ,

ALBATROS-1'in Yalıya çarpmasından doğan zararlardan sorumludur.

İdris YILMAZ'ın sorumlu olduğunu tespit ettikten sonra sorumluluğunun sınırını da belirlemek gerekir. Yeni TTK, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması konusunda "sınırlı aynı sorumluluk" sisteminden vazgeçmiş ve uluslararası sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki anlaşma hükümlerine dayalı bir sistem kabul etmiştir. Bu durum, TTK 1062 (2) maddesinde "*Donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır.*" şeklinde ifade edilmiştir.

Deniz hukukuyla ilgili sorumluluğu sınırlandıran 1976 tarihli Deniz Alacakların Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşmeye (LLM) Türkiye taraftır. LLM Konavnsiyonuna göre geminin tonu başına belli birimler esas alınmış, ton büyüdükçe birimler küçültülmüştür. Böylelikle Donatanın katlanması gereken sorumluluk meblağından fazlasını tazmin edilmesinin önüne geçilmiştir.

LLM Konvansiyonuna göre donatanın sorumluluğun sınırı;

b) Diğer bütün alacaklar hakkında:

(i) 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon hesap birimi;

(ii) Tonajı yukardaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 400 hesap birimi;

30.001'den 70.000 tona kadar beher ton için 300 hesap birimi; ve

70.000 den yukarı beher ton için 200 hesap birimi.

şeklinde hesaplanır.

LLM Konvansiyonunda sözü edilen hesap birimi, Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) olarak Türkçe'ye çevrilen *Special Drawing Rights (SDR),* Uluslarası Para Fonu (IMF) tarafından kullanılan bir parametredir. Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası,

günlük olarak döviz kurları ile birlikte ÖÇH'nın Türk Lirası karşılığını ilan etmektedir.

ALBATROS-3, 2000 Grostonluk bir gemidir. Olayda ölüm ve yaralamadan ileri gelen bir zarar yoktur. Bu sebeple LLM sözleşmesinde diğer alacaklar olarak ifade edilen maddi zararlarla ilgili hesaplama yapılacaktır.

ALBATOS-1, 2.000 tonluk bir gemidir. LLM Sözleşmesi uyarınca 2000 grostonu geçmeyen gemiler için 1.000.000 ÖÇH üzerinden hesaplama yapılır. Olayda 1 ÖÇH =2.8761.-TL olarak verildiği için;

1.000.000 x 2.8761.-TL = 2.876.100.-TL, ALBATROS-1'ün donatanın karşılaması gereken zararın üst sınırıdır. Dolayısıyla donatan sayılan İdris YILMAZ, Parlak Mustafa Paşa Yalısında meydana gelen 10.000.000.-TL zararın en fazla 2.876.100.-TL'lık kısmını ödemek durumunda kalır.

2- Olayda cismani zarardan dolayı donatının sorumluluğunun sınırının belirlenmesi gerekir.

Donatanın gemi adamlarının kusurlu fiilleri sonucu üçüncü kişilerin uğramış olduğu kişisel zararlarından (*personel injury*) da sorumludur. Kişisel zararlar kavramı içine ilk önce can kaybı (ölüm) den doğan zararlar girer. Bu zararlara ilişkin tazminat talepleri de TTK m.1062 (2) hükmü gereği LLM Konvansiyonunda öngörülen sorumluluk sınırlamalarına tabidir.

Hangi zararların can kaybından kaynaklanan zarar olduğu hakimin hukuku (*lex fori*) uyarınca belirlenir. Türk Hukukuna göre destekten yoksun kalma alacakları, tedavi ve defin giderleri bu anlamda can kaybından doğan zarar kalemleri arasındadır.

Aynı şekilde donatanın sorumluluğu kapsamına üçüncü kişilerin bedeni(cismani) zararları yada yaralanmalarından kaynaklanan zararları da girer. Yaralanmadan doğan zararlar da esas itibariyle hastane ve tedavi giderleri ile çalışamamaktan doğan zararlardır.

LLM Konvansiyonu can kaybı ve yaralanmadan doğan zararlar için daha yüksek bir sorumluluk sınırı belirlemiştir. Hatta bu sınır, sadece maddi hasarlı tazminat taleplerinin iki katıdır. Buna göre;

(a) Ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında:

(i) 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 2 milyon hesap birimi;

(ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 800 hesap birimi;

30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 600 hesap birimi; ve

70.000 den yukarı beher ton için 400 hesap birimi.

Olayda ALBATROS-1'in sebep olduğu Parlak Mustafa Paşa Yalısında bulunan konukların ölmesi ve yaralanmasıyla sonuçlanan kazadan doğan zararları donatan sıfatıyla İdris YILMAZ karşılamak zorundadır. Tedavi, defin masrafları ve yoksun kalma tazminatı talep edildiğine göre, sorumluluk sınırı bakımından LLM Konvansiyonun 6.maddesinin 1.fıkrasının a bendi uygulanacaktır.

Kazaya sebep olan ALBATROS-1, 2000 Tonluk bir gemi olduğuna göre, can kaybı ve yaralanmalardan doğan tazminat taleplerinde üst sınır, 2.000.000 Hesap Birimi yada ÖÇH olacaktır. Olay tarihi itibariyle 1 ÖÇH =2.8761.-TL olarak verilmektedir. Bu durumda 2.000.000 X 2.8761 = 5.752.200.-TL donatanın sorumluluğunun üst sınırı olmaktadır. Kaza nedeniyle ölüm ve yaralanma zararı olarak talep edilen 3.000.000.-TL, belirlenen toplam limitin altında kalmaktadır. Bu nedenle İdris YILMAZ donatan sıfatıyla meydana gelen bu zararın tamamını ödemek zorundadır.

3- Olayda ihmal yada pervasızca hareket halinde sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybedilip kaybedilmeyeceği sorgulanmaktadır.

TTK m.1062 (2) hükmünün atfı nedeniyle donatanın sorumluluğuna uygulanacak LLM Konvansiyonu, sorumluluk sınırlarından başka sınırlamanın kalkacağı halleri de düzenlemiştir. LLM Konvansiyonun Türkçe'ye çevrilen 4.maddesi " *Şahsi fiil veya ihmalinden ileri gelen zarara kasden yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olduğu ispat olunan sorumlu kişi mesuliyetini sınırlama*

hakkını kaybeder." Buna göre sorumlu kişi, kendi şahsi kusuru ile zararın doğumuna sebep olmuş ise LLM Konvansiyonunda öngörülen sorumluluk sınırlamasından yararlanamaz. Tüzel kişilerde tüzel kişi adına iradeyi oluşturan organın şahsi kusurlu olup olmadığına bakılır.

LLM Konvansiyonunda geçen cüretkarane bir şekilde yada pervasız hareket olarak tercüme edilen "*recklessly*" kavramını "kasta eş değer kusur" olarak anlamak gerekir. Bir common law kavramı olan kasta eş değer kusur, Kıta Avrupası hukuk sistemlerinde ağır ihmale denk gelmektedir. Bu durumda donatan, kendi şahsi kastı veya ağır ihmaliyle zarar verici olaya neden olmuşsa sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybeder. Hafif ihmali halinde ise sorumluluğu sınırlandırma hakkı devam eder.

Olayda Temel USTA, dümen arızasının tekrarlanabileceğini söylemiş, ancak bu beyanını kime karşı yaptığı ve buna rağmen ALBATROS-1'in sefere çıkma iradesini kimin oluşturduğuna göre ikili bir ayrım yapmak gerekir.

a) Donatan sayılan İdris YILMAZ'a doğrudan arıza beyanında bulunulmuş yada kendisine bu durum iletilmesine rağmen sefere devam talimatı vermişse;

   Dümen veya navigasyon sistemi gemiler için hayati önemli teknik sistemlerdir. Bu sistemlerdeki arızalar olayda olduğu gibi büyük risk ve tehlikeler yaratır. Bu nedenle bu sistemdeki bir arızalar tamamen giderilmeden sefere çıkmamak gerekirdi. Bu durumu bilmesine rağmen sefere devam talimatı veren Avni YILMAZ, cüretkarane veya pervasızca hareket etmiştir. Bu hareketi ağır ihmal yada kasda eşdeğer kusur oluşturur. Avni YILMAZ'ın bu durumda kusurlu davranışı sonucu Yalıda kaza gerçekleştiğinden hem Yalıda oluşan maddi zararlar hem de kaza sırasında orada bulunanların ölmeleri veya yaralanmalarından doğan tazminat davalarında sınırlı sorumluluğa dayanma hakkını kaybeder. Başka bir deyişle belirtilen bu zararlardan sınırsız olarak sorumlu olur.

   Bu durumda, yalıda meydana gelen 10.000.000.-TL'lik zararın tamamını ve zaten sorumluluk limitinin altında kalan

3.000.000-TL tutarındaki ölüm ve yaralanmadan kaynaklanan tüm tazminat taleplerini ödemek zorunda kalır.

b) İdris YILMAZ'ın dümenin arızası ile ilgili olarak servis sonucundan haberi yoksa;

LLM Konvansiyonun 4.maddesi sadece sorumlu kişinin olayımızda donatanın kendi şahsi kusurunun zarara neden olması halinde sorumluluk sınırlamasının kalkacağını öngörmektedir. Buna karşılık fiillerinden sorumlu tutulan gemi adamları ve kılavuzların kast veya ağır ihmalleri zarara sebep olsa bile donatan, sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilir. Bu son durumda donatan sayılan İdris YILMAZ'ın şahsi kusurundan söz edilemeyeceği için LLM Konvansiyonunda öngörülen sınırlandırmalar geçerli olacak ve yukarıda belirtilen sınırlar dahilinde sorumluluk söz konusu olacaktır.

OLAY - 10

Marin Denizcilik A.Ş. kendisine ait 2.000 grostonluk ALBATROS -3 gemisine Navoroski limanından yüklenen keresteleri ve madeni yağ varillerini Trieste limanına götürmek için yola çıkar. İzmir açıklarından geçerken radarında meydana gelen arıza ve mürettebatın dikkatsizliği nedeniyle ALBATROS -3, kayalıklara çarpar. Geminin çarpması sonucunda yakıt deposu delinir, depoda bulunan mazot ve ambarda yük olarak bulunan varillerdeki madeni yağ denize karışır. Bunun sonucunda yoğun bir deniz kirliliği oluşur. İzmir Valiliği, denizin petrolden arınması için 9.000.000.TL masraf yapmıştır. İzmir Valiliği Hukuk İşleri Müdürü olsaydınız bu masrafın tahsil edilip edilmeyeceği, edilecekse ne kadarının tahsil edileceği sorusuna karşı nasıl cevap verirdiniz?

DENİZ ALACAKLARINA KARŞI MESULİYETİN SINIRLANDIRILMASI HAKKINDA 1976 TARİHLİ MİLLETLERARASI SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİRMEK İÇİN 1996 PROTOKOLÜ (Londra, 2 Mayıs 1996)

Madde 3

Sözleşmenin Madde 6, paragraf 1'i aşağıdaki metin ile değiştirilmiştir:

1. Aynı olaydan doğan ve 7 nci maddede yazılı olanlar dışında kalan alacaklar hakkında mesuliyet sınırı aşağıdaki şekilde hesap olunur:

   b) Diğer bütün alacaklar hakkında:

      (i) 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon hesap birimi;

      (ii) Tonajı yukardaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

      2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 400 hesap birimi;

30.001'den 70.000 tona kadar beher ton için 300 hesap birimi; ve

70.000 den yukarı beher ton için 200 hesap birimi.

SDR/TRY 1 ÖZEL ÇEKME HAKKI (SDR) = 3.00 TÜRK LİRASI

(Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticaret Hukuku Dersi 2012–2013 Bahar Dönemi Ara Sınav Sorusu)

ÇÖZÜM - 10

Uyuşmazlık petrol kirliliği sebebiyle verilen zararlardan doğan sorumluluğa ilişkindir. TTK m. 1336' ya göre petrol kirliliğinden doğan zararlarda "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna Dair Uluslararası Sözleşme" (CLC) hükümleri uygulanır. Fakat her türlü petrol kirliliğinden doğan zararlar CLC sözleşmesi kapsamında değildir. Şöyle ki, sözleşmenin 1. maddesinde gemi *"Fiilen dökme halde petrol (hidrokarbon) taşıyan her çeşit deniz gemisini ve sair petrol araçlarını ifade eder."* şeklinde tanımlanmıştır. CLC Sözleşmesinde hidrokarbon sözüyle kastedilen gemide yük olarak taşınan petrolü veya yakıt deposunda taşınan dayanıklı petrolü ifade etmektedir.

Hidrokarbon gemisi ise, dökme halde hidrokarbon yani petrol türevlerini taşımak üzere yapılan veya bu amaçla revize edilen gemilerdir. Hidrokarbon gemisi niteliği taşımayan gemilere CLC Sözleşmesi hükümleri uygulanmayacaktır. Bu sebeple birçok gemi sözleşme kapsamı dışına çıkarılmıştır. Kuru yük gemileri, içsu gemileri, yolcu gemileri ve depo gemileri CLC sözleşme kapsamı dışında kalan gemilerdir.

Bu sebeple Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna Dair Uluslararası Sözleşme (CLC) hükümlerinin uygulanabilmesi için;

- Doğan zararın sadece petrolden meydana gelmiş olması
- Geminin hidrokarbon gemisi niteliğini taşıması
- Hidrokarbon gemisinde taşınan petrolün yük olarak taşınması veya yakıt deposundaki petrolün ağır petrol olması

Gerekmektedir.

ALBATROS-3 kayalıklara çarpması sonucu yakıt deposu delinmiştir. Mazot sızıntısı da bu sebeple meydana gelmiştir. Yine çarpma sonucunda

ambarda yük olarak bulunan varillerdeki madeni yağ denize karışmıştır. ALBATROS-3 petrol ve türevlerini taşıma amacına tahsis edilmiş bir gemi değildir. Bu sebeple de Hidrokarbon gemisi niteliği taşımamaktadır. Bu nedenle gerekli şartlar karşılanmadığı için CLC Sözleşmesi hükümleri uyuşmazlığa uygulanmayacaktır.

Türk hukukunda olumsuz çevre zararına neden olmak 2872 sayılı Çevre Kanununa göre sorumluluğu gerektirir. Çevre Hukukunda uluslararası belgelerle kimi ilkeler kabul edilmiştir. Bunlardan biri de "Kirleten Öder" ilkesidir. Buna göre, kirleten, çevrenin kabul edilebilir bir durumda olmasını sağlamak için kamu otoritelerinin yapacağı kontrol ve önleme masraflarına katlanmak durumundadır. Çevre Kanunu bu ilkeyi 3/g maddesinde kabul etmiştir. Çevre Kanunu 3/g *maddesi" Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirleten veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır. Kirletenin kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edilir."* hükmünü içermektedir. Buna göre, yetkili makamlar, deniz kirliliğinden doğan olumsuz sonuçları ortadan kaldırmak ve deniz çevresini eski hale getirmek için yapmış oldukları masrafları kirleten sıfatıyla donatandan 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre talep edebilirler.

Çevre Kanunun 3/g maddesine dayanılarak böyle bir taleple karşılaşan donatan, TTK m.1062 (2) hükmüne göre, LLM Konvansiyonun sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki hükümlerinden yararlanabilir.

LLM Konvansiyonunda geminin tonu başına Özel Çekme Hakkı olarak IMF tarafından belirlenen bir Hesap Birimin esas alınmıştır. Bir önceki dilime ilave edilerk yapılan belirlenen bu hesap yönteminde geminin tonu büyüdükçe bir sonraki dilimin hesap birimi küçültülmüştür. Böylelikle Donatanın katlanması gerekenden fazlasını tazmin etmesinin önüne geçilmiştir. Özel Çekme Hakkını, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası döviz kurlarıyla birlikte günlük olarak ilan etmektedir.

LLM Konvansiyonuna göre donatanın sorumluluğun sınırlandırılması; şu şekilde hesaplanır:

b) Diğer (Ölüm ve yaralama dışında)bütün alacaklar hakkında:

(i) 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon hesap birimi;

(ii) Tonajı yukardaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 400 hesap birimi;

30.001'den 70.000 tona kadar beher ton için 300 hesap birimi; ve

70.000 den yukarı beher ton için 200 hesap birimi.

Olayda (SDR/TRY 1 ÖZEL ÇEKME HAKKI (SDR) = **3.00** TÜRK LİRASI) olarak verilmektedir.

ALBATROS-3 2000 Grostonluk bir gemidir. Olayda ölüm ve yaralamandan ileri gelen bir zarar yoktur. Bu sebeple diğer alacaklar için hesaplama yapılacaktır.

2000 grostonu geçmeyen gemiler için 1.000.000 ÖÇH üzerinden hesaplama yapılır. 1 ÖÇH 3.00 TL olduğu için;

1.000.000 x 3.00 TL = 3.000.000 TL ALBATROS-3' ün donatanın karşılaması gereken zararın üst sınırıdır. Dolayısıyla, İzmir Valiliğinin donatan Marin Denizcilik A.Ş.'den tahsil edebileceği tutar en fazla 3.000.000 TL olmaktadır.

NAVLUN SÖZLEŞMESİ VE TAŞIYANIN SORUMLULULUĞU

OLAY - 11

Boru döşeme konusunda özel bir ekipmana sahip olan ALBATROS -1 gemisi ile Silifke'den Girne'ye su borusu inşa işini üstlenen KONSORSİYUM arasında Çarter Sözleşmesi başlıklı bir sözleşme imzalanır. Bu sözleşmeye göre ALBATROS -1, boru montajını yapacaktır. Yakıt ve mürettebat gideri ALBATROS-1'in maliki tarafından karşılanacaktır. Bu sözleşmeden çıkan uyuşmazlıkların hangi kanun hükmüne göre çözümleneceğini ve gemi siciline şerh verilip verilemeyeceğini belirtiniz.

ÇÖZÜM - 11

Uyuşmazlık boru montajı gemisinin kullanılmasına ilişkin sözleşmenin niteliği ve bu sözleşmenin gemi siciline şerhi ile ilgilidir.

Navlun sözleşmesini düzenleyen TTK 1138 ila 1246 maddelerinde bu sözleşme tanımına yer verilmemiştir. Navlun sözleşmesinin ayırt edici unsuru, denizde eşya taşımanın asli borç olarak yüklenilmiş olmasıdır. Taşıma, yükleme limanından başlayan, varma veya boşaltma limanında sona eren bir süreçtir.

Bu nedenle asli edim borcu eşya taşıma olmayan bir sözleşmede gemi kullanılsa bile, bu sözleşme navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemez. Bu açıdan petrol arama işlerinde kullanılmak amacıyla geminin donatanı ile yapılan sözleşme navlun sözleşmesi değildir.

Olayda taraflar arasındaki sözleşmenin konusu, ALBATROS-1 gemisiyle boru montaj işinin yapılmasıdır. Bu sözleşmede asli edim olarak eşya taşıma kararlaştırılmadığı için navlun sözleşmesi söz konusu olamaz.

Çarter sözleşmeleri de navlun sözleşmesinin bir türüdür. Çarter sözleşmelerinde taşımanın yanında tahsis taahhüdü de bulunmaktadır. Taşıyan, taşıtanın yükleri için geminin belirli bir yerini veya hacmini tahsis eder. Bu tahsis belirli bir zaman dilimine yada belirli bir sefere ilişkin olabilir.

Olayda taraflar sözleşmenin başlığını Çarter Sözleşmesi olarak koymuşlarsa da, tarafların bu belirlemelerinden ziyade sözleşmenin gerçek niteliğine bakılır. TBK m.19 "*Bir sözleşmenin türünün ve içeriğinin belirlenmesinde ve yorumlanmasında, tarafların yanlışlıkla veya gerçek amaçlarını gizlemek için kullandıkları sözcüklere bakılmaksızın, gerçek ve ortak iradeleri esas alınır.*" hükmünü içermektedir. Buna göre, sözleşmenin hükümlerini bütün olarak incelemeye tabi tutmak gerekir.

Taraflar arasındaki sözleşmede ALBATROS-1 gemisi tahsis edilmişse de bu tahsis eşya taşıma değil de boru montajı işi için yapılmıştır. Konusu eşya taşıma olmayan bu sözleşme navlun sözleşmesi olmadığı gibi, çarter sözleşmesi de değildir. Tarafların gerçek ve ortak iradelerinin geminin eşya taşımaya tahsis edilmesi olmadığı bu sözleşmede Çarter Sözleşmesi ibaresini kullanılması onu çarter sözleşmesi haline getiremez.

Son olarak bu sözleşmenin gemi kirası sözleşmesi niteliğinde olup olmadığını irdelemek gerekir. Gemi kirası sözleşmesi kullandırma sözleşmelerindendir. TTK m. 1119 (1) "*Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir.*" hükmünü içermektedir. Buna göre, gemi kirası sözleşmelerinde kiraya veren gemiyi kiracının kullanımına bırakmakta ve feri zilyetliğini devretmektedir.

Gemi kirası sözleşmelerinde gemi kural olarak çıplak ve boş olarak kiracıya teslim edilir. Bu tip gemi kirası sözleşmelerine çıplak gemi kirası sözleşmesi veya yaygın adıyla *bareboat charter* denilmektedir.

TTK m.1119 (2), geminin mürettebatı ile de kiraya verebileceğinden bahsetmektedir. Mürettebatlı gemi kirası sözleşmeleri, denizcilik çevrelerinde *charter with demise* olarak adlandırılır.

Gerek *bareboat charter,* gerekse *charter with demise* şeklinde olsun gemi kirası sözleşmelerinde kiraya verenin borcu çıplak veya mürettebatlı olarak geminin kullanımını kiracıya bırakmaktadır. Kiraya verenin bunun dışında, eşya taşımak yada bir iş yapmak gibi sözleşmeden kaynaklanan bir edim yükümlülüğü söz konusu olmaz.

Olay dikkatli şekilde incelendiğinde ALBATOS-1 gemisinin kullanımı sözleşmenin karşı tarafı KONSORSİYUM'a bırakılmamaktadır. Bunun yerine ALBATROS-1 gemisiyle boru montaj işinin yapımı üstlenilmektedir. Dolayısıyla bu sözleşme gemi kirası sözleşmesinin tanımına uymamaktadır.

Bu sözleşmeyi taraflar CHARTER SÖZLEŞMESİ olarak nitelemeleri sözleşme hükümleri ve sözleşmeyle yükümlenen iş dikkate alındığında bir önem taşımaz. Zira TBK m.19 hükmü tarafların sözleşmede hatalı olarak kullandıkları deyimlere değil tarafların gerçek ve ortak iradelerine bakılacağını öngörmektedir. Dolayısıyla sözleşmenin hükümleri bütün

olarak dikkate alındığında bu sözleşmeyi *bareboat charter* veya *charter with demise* olarak nitelemek mümkün olmaz.

ALBATROS-1'in maliki ile KONSORSİYUM arasında boru montajının yapımı işi sonuç hedef güdülerek yapılan bir iş görme sözleşmesidir. Eser sözleşmesi kapsamına giren bu sözleşmeye Türk Ticaret Kanunu hükümleri değil de Türk Borçlar Kanunun 470 vd. maddesi hükümleri uygulanır.

TTK, iki halde gemi siciline şerh verilebileceğinden söz etmektedir. Bunlardan birincisi gemi kirası sözleşmesi diğeri ise gemi üzerindeki bir ayni hakkın kaldırılması veya değiştirilmesine yönelik kişisel haklardır.

TTK 1121 (1). Maddesi gemi kirasıyla ilgili *"(1) Sözleşmede aksi kararlaştırılmadıkça, taraflar, gemi kira sözleşmelerinin Türk Gemi Siciline veya 941 inci maddenin üçüncü fıkrası gereğince Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tutulan özel sicile şerhini isteyebilirler.* " hükmünü içermektedir. Bu hüküm ayarınca gemi siciline ancak gemi kirası sözleşmeleri şerh verilebilir. Yukarıda tespit ettiğimiz gibi, olayda ALBATROS-1'in maliki ile KONSORSİYUM arasında akdedilen sözleşme, gemi kirası sözleşmesi niteliğinde olmadığı için TTK m.1121 maddesi uyarınca gemi siciline şerh verilmesi talep edilemez.

İkinci olarak TTK m.977 hükmü, "*Bir gemi veya gemi ipoteği üzerinde bir hakkın kurulmasını veya kaldırılmasını yahut böyle bir hakkın içeriği veya derecesinin değiştirilmesini isteyebilmek hakkını teminat altına almak için gemi siciline şerh verilebilir. Gelecekte doğacak veya şarta bağlı bir istem hakkının teminat altına alınması amacıyla gemi siciline şerh verilmesi mümkündür.*" şeklindedir. Buna göre, bir gemi veya gemi ipoteği üzerinde ayni bir hakkın tesisini veya kaldırılmasını yahut muhtevasının veya derecesinin değiştirilmesi istemek hususunda şahsi hakka sahip olan kişiler, bu haklarının korunması amacıyla ihtiyati tedbir yoluyla gemi siciline şerh verdirebilirler. Örneğin, gemi ipoteğinde boş dereceye ilerleme hakkının gemi siciline şerhi mümkündür. Bu suretle alt derecedeki ipotek boşalan üst derecedeki ipoteğin derecesine yükselir.

Olayda sözleşmede TTK m.977 anlamında gemi veya gemi ipoteği üzerindeki ayni hakka ilişkin bir kişisel hak söz konusu olmadığından bu yolla da gemi siciline şerh mümkün olmaz.

OLAY - 12

ALBATROS-3 gemisi FIOS kaydı bulunmayan navlun sözleşmesine dayanarak Brezilya'nın Sao Paulo limanından yüklediği çelik ruloları Mersin limanına getirmiştir. Limanda boşaltmayı beklerken ALBATROS-3 gemisi aniden yan yatarak batmıştır. Daha sonra yapılan kaza kırım raporundan ALBATROS-3 gemisinin batma sebebinin çelik rulo yükünün geminin eksenine yatay olarak değil, dikey olarak istiflenmesinden kaynaklandığı anlaşılmıştır. Yük alacaklısı ORME Shipping, ALBATROS-3 gemisinden batarak kurtarılamayacak hale gelen çelik ruloların bedelini yasal sorumluluk dahilinde ister. Sizce bu talebinde haklı mıdır?

ÇÖZÜM - 12

Uyuşmazlık, rulo yükünün gemiyi batırması neticesi oluşan zarardan taşıyanın sorumlu olup olmayacağına ilişkindir.

Gemi yükleme limanına ulaştığında kaptan limanda belirlenen yere demirler. Navlun sözleşmesi uyarınca gemiye yüklenecek olan eşya yolculuğa hazır halde bulundurulmak zorundadır. Yükleme ise eşyanın belli bir süre zarfında gemiye taşınmasıdır. Yüklemeyi navlunun gemiye istiflenmesi takip eder. İstifleme işlemi taşınacak navlunun niteliğine uygun yapılmak zorundadır. Son olarak varma limanında boşaltma işlemini gerçekleştirir.

TTK m.1143 uyarınca yükleme ve istiflemenin kimin tarafından gerçekleştirileceği ve masraflara kimin katlanacağını navlun sözleşmesinde belirlenebilir. Eğer sözleşmede hüküm yoksa liman düzenlemeleri bu da yoksa yerel teamül esas alınır. Navlun sözleşmesinde hüküm olmamakla birlikte liman düzenlemesi ve yerel teamül yoksa eşyanın gemiye kadar taşımasından ve masraflarından taşıtan, yükleme ve istifleme işi ve masraflarından taşıyan sorumlu olacaktır.

TTK m.1143' te belirtildiği üzere taraflar navlun sözleşmesine bazı hükümler koyarak yükleme, istifleme ve boşaltmanın kimin tarafından yapılacağını ve masrafların kimin tarafından karşılanacağı belirleyebilirler. Sözleşmeye koyulan FIO (Free Ind and Out) klozu, taşıtanın yükleme ve boşaltma yükümlülüğünü ifade eder. FIOS (Free In and Out Stowed) klozu ise yükleme ve boşaltmaya ek olarak istifleme işlemi de taşıtanın sorumluluğunda bir iştir.

Olayda ALBATROS-4 FIOS kaydı bulunmayan navlun sözleşmesine istinaden yük taşımaktadır. Buna göre navlunun istiflenmesi taşıtanın değil taşıyanın sorumluluğundadır. Taşıyanın navlun sözleşmesine göre yükümlü olduğu yükleme ve istifleme işleminin hatalı yapılmasından do-

layı sorumlu olup olmayacağını Türk Ticaret Kanunu hükümlerine göre irdelemek gerekir.

Taşıyanın eşyanın zıya ve hasar sorumluluğu konusunda Türk Ticaret Kanunu teknik kusur/ticari kusur ayırımını kabul etmektedir. TTK m.1180 "(1) *Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dahil sayılmaz.*

(2) Tereddüt halinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir." hükmünü içermektedir. Buna göre, doğrudan kendi teknik kusurundan meydana gelmeyen zarardan taşıyan sorumlu olmaz. Diğer bir ifadeyle taşıyan gemi adamlarının teknik kusurundan sorumlu değildir. Buna karşılık ticari kusurdan kaynaklanan zarardan taşıyan sorumludur.

Teknik kusur, geminin teknik yönetimine ilişkin bir kusurdur. Örneğin kaptanın yanlış manevra yapması. Ticari kusur da yükün taşınma ve koruması ile ilgilidir. Örneğin, ambar kapaklarının açık unutulması sonucu yükün ıslanması halinde ticari kusur vardır.

Olayda ALBATROS-3 gemisi çelik rulo yükünün yanlış yüklenmesi ve istiflenmesi sonucu dengesi bozularak batması neticesinde hem gemide hem yükte zarar oluşmuştur.

Taşıtan yükü gemiye kadar getirmekle, taşıyan da yükü gemiye yüklemek ve istif etmekle yükümlüdür. TTK m.1143, navlun sözleşmesine konacak FİOS kaydıyla yükleme ve istif işleminin taşıtana yüklenebileceğini öngörmektedir. Ancak, olayda navlun sözleşmesinde bu şekilde taşıyanı bu yükümlükten kurtaran bir şart yer almamaktadır. Bu nedenle yükün yüklenmesi ve istifinin taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi gerekir.

Her taşıma aracında olduğu gibi gemilerde de denge çok önemlidir. Gemilerin dengesi balast tanklarına ifrazat denilen su alınarak sağlanır. Buna rağmen yükün de geminin dengesini bozmayacak şekilde yüklenmesi ve istif edilmesi gerekir. Olayda çelik rulo yükünün herhangi bir kayma yada yuvarlanma halinde dengeyi bozmaması için geminin enine göre istif edilmeliydi. Ancak tam tersine, geminin boyuna dik olarak istifleme yapılmıştır. Bunun sonucunda da yerinden boşalan ruloların hep

birlikte hareketini, geminin balast sistemi karşılamaya yeterli olmamıştır. Bu sebeple dengesi bozulan gemi batmış ve yük zayi olmuştur.

Geminin dengesinin sağlanması teknik bir husustur. Yükün yerleştirilmesi dahi gemicilik tekniğinden sayılması gerekir. Tekniğe ait bu hususta gösterilen dikkat ve özen eksikliği teknik kusur oluşturur. Olaydan oluşan bu teknik kusura taşıyanın iradi bir katkısının olduğu da anlaşılamamaktadır. Bu nedenle TTK m.1180 uyarınca taşıyan teknik kusur sonucu zıyaa uğrayan yük bedelinden sorumlu tutulamaz.

OLAY - 13

Uluslararası taşımacılık yapan Ecram Lojistik Şirketi, armatör China Sailing'e ait ALBATROS -2 gemisiyle ÇİN'in Shangai Limanından yüklediği 200.000.-USD Doları tutarındaki ev tipi vantilatör yükünü İstanbul'a getirmek için Navlun sözleşmesi imzalar. Navlun ücreti olarak 30.000.-USD kararlaştırılır. Shangai'den İstanbul'a makul taşıma süresi 20 -25 gün civarındadır. ALBATROS -2, Süveyş kanalına geldiğinde vantilatörün dışında yüklediği konteynerde bulunan maddelerden kimyasal sızma meydana gelir. Süveyş Kanalı Yetkili Otoritesi, geminin bu haliyle Kanaldan transit geçmesine izin vermez. ALBATROS -2, geri dönerek akma olan konteynerleri bir limanda bırakarak Kanaldan geçiş sağlar. Bu suretle geçen zaman nedeniyle yolculuk uzar ve ALBATROS -2, ancak 90 gün sonra, Ağustos sonunda İstanbul'a ulaşır. Bu arada Haziranda gelmesi gereken vantilatör yükünün Ağustosta gelmesi nedeniyle vantilatör siparişleri iptal olduğundan Ecram Lojistik zarara uğrar. Ecram Lojistik, China Sailing'den gecikme nedeniyle tazminat isteyebilir mi? İsteyebilirse tazminat miktarı en fazla ne kadar olabilir?

ÇÖZÜM - 13

Uyuşmazlık, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifası sırasında eşyanın geç tesliminden sorumluluğuna ilişkindir. Navlun sözleşmelerine dayanılarak yapılan eşya taşımalarında, taşıma süresi TTK m.1178 hükmünde düzenlenmiştir. TTK m.1178 (4), "*Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır.*" hükmünü içermektedir. Buna göre, taşıyan, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında, sözleşme ile belirlenen sürede veya böyle bir belirleme yoksa olayın özelliklerine göre, tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içerisinde eşyayı teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyan bu yükümlülüğünü ihlal ederse, geç teslim söz konusu olur.

Navlun sözleşmesiyle taşınması üstlenilen eşyanın geç tesliminden söz edilebilmesi için kısmen de olsa teslimin gerçekleşmiş olması gerekir. Eşya hiç teslim edilmez ise gecikme değil, zıya söz konusu olur. Ancak TTK m.1178(5) hükmü "*Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir.*" demek suretiyle taşıma süresinin fazla aşılmasını zayi hükümlerine tabi tutmuştur. Buna göre taşıtan, yukarıda belirtilen teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün içinde teslim edilmeyen eşyayı zayi olmuş sayabilir ve eşyanın zayi olmasına yönelik hükümlere göre tazminat talebinde bulunabilir.

Türk Ticaret Kanunu, taşıyanın eşyanın geç tesliminden kaynaklanan sorumluluğunu sınırlandırılabilir bir sorumluluk hali olarak düzenlemiştir. TTK m.1186 hükmü uyarınca taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlun bedelinin iki buçuk katı ile sınırlıdır. Ancak bu şekilde hesaplanan bedel, her halde

sözleşme uyarınca ödenecek navlun miktarını aşamaz. Yine TTK 1186 hükmü, tarafların taşıyanın eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğuna ilişkin miktarı kanunda öngörülenden daha yüksek tutarda kararlaştırabileceğini düzenlemiştir.

Somut olayda, 200.000 -USD tutarındaki ev tipi vantilatör yükünün Shangai'dan İstanbul'a taşınmasına ilişkin 30.000 -USD bedelli navlun sözleşmesi imzalanmıştır. Ancak yük, bir başka konteynerden kimyasal sızıntı olması sebebiyle geminin Süveyş Kanalından geçişine izin verilmemesi üzerine ancak 90 gün sonra İstanbul'a ulaşmıştır. Taraflar arasında teslim süresine ilişkin bir anlaşma olmadığından, tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içerisinde teslimin gerçekleşmesi gerekmektedir. Shangai'dan İstanbul'a makul taşıma süresi 20-25 gündür. Olayda ise teslim 90 gün sonra gerçekleştirilmiştir. Buna göre, taşıyanın eşyanın geç tesliminden sorumluluğu gündeme gelecektir. Her ne kadar, taşıyan, makul taşıma süresini 65-70 gün civarında aşan bir gecikme söz konusu olduğu için, TTK m.1178 (5) hükmüne göre eşyayı zayi olmuş sayabilirse de, olaydan bu hakkın kullanıldığına ilişkin bir açıklama yer almamaktadır.

Taşıyan, kendisinin ve adamlarının kusursuzluğunu ispatlaması veya mutlak yahut muhtemel sorumsuzluk sebeplerinin varlığı halinde eşyanın geç tesliminden doğan zarardan sorumlu tutulamaz. Geminin sevki ve teknik yönetime ilişkin kusurlar mutlak sorumsuzluk sebebi olarak değerlendirilir. Ancak yükün korunmasına ilişkin kusur, diğer deyişle ticari kusur, taşıyanı eşyanın geç tesliminden kaynaklanan sorumluluktan kurtarmaz.

TTK m.1882 (1) ile düzenlenen muhtemel sorumsuzluk halleri şunlardır:

"(1) Zararın aşağıdaki sebeplerden ileri gelmesi hâlinde taşıyan ve adamları, kusursuz sayılır:

a) Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları.

b) Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları.

c) Mahkemelerin el koyma kararları.

d) Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri.

e) Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri.

f) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği.

g) Ambalajın yetersizliği.

h) İşaretlerin yetersizliği."

Buna göre; yukarıda gösterilen muhtemel sorumsuzluk durumlardan birinin var olması halinde taşıyan ve adamları kusursuz sayılarak eşyanın geç tesliminden zarara ilişkin sorumluluktan kurtulur. Yetkili makamların emirleri de muhtemel sorumsuzluk nedenlerinden olduğundan, taşıyan, Süveyş Kanalı otoritesinin gemide meydana gelen kimyasal sızıntı nedeniyle transit geçişe izin vermemesi hususunu sorumsuzluk sebebi olarak ileri sürebilir.

Buna karşılık, taşıyandan tazminat talep eden yük ilgilisi, geç teslime neden olan muhtemel sorumsuzluk sebebinin ortaya çıkmasında taşıyanın sebep olduğu bir olaydan ileri geldiğini ispatlayarak muhtemel sorumsuzluk sebebini bertaraf edebilir. Bu durum TTK m.1182 (2) hükmünde şu şekilde ifade edilmiştir. *"Birinci fıkradaki sebeplerin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı ispatlanırsa, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz."*. Buna göre yük ilgilisinin bu şekilde karşı ispatı halinde taşıyan geç teslimden dolayı sorumluluktan kurtulamaz.

Olayda, geminin Süveyş Kanalından geçişine izin verilmemesine neden olan kimyasal sızıntıya, taşıyanın sorumluluğunda olan bir olay yol açmıştır. Zira taşıyan riskli bir yük olan kimyasal yüklerde sızıntı olmaması için gerekli önlemleri alması gerekirdi.

Her ne kadar söz konusu kimyasal sızıntı bırakan yük, olayda başka bir navlun sözleşmesinin konusu olsa da, China Sailing aynı zamanda ALBATROS-2 gemisini deniz ticaretinde kullandığı için donatan sıfatına sahiptir. TTK m.1062 (1) de yer alan "*Ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.*" hükmü gereği

yük ilgilisi olan Ecram Lojistik'e karşı taşıyana ait yukarıdaki hükümlere göre sorumlu olacaktır.

Bu bakımdan, TTK m.1182 (2) uyarınca geminin Süveyş Kanalından geri dönmesine kusurlu eylemi sebep olan taşıyan China Sailing'e bu olay yük ilgilisi Ecram Lojistik tarafından ileri sürüldüğü takdirde taşıyan sorumluluktan kurtulamaz. Normal şartlarda Ecram Lojistik, bu hususu ileri sürüp kolayca ispat edeceğinden, taşıyan China Sailing, yükün geç tesliminden sorumlu olacaktır.

Taşıyanın, eşyanın geç tesliminden doğan zarardan sorumluluğu TTK m.1186 hükmü uyarınca sınırlı bir sorumluluktur. Buna göre, taşıyanın sorumluluğu geciken eşya için ödenecek navlun bedelinin iki buçuk katı ile sınırlıdır. Bu şekilde hesaplanan bedel, her halde sözleşme uyarınca ödenecek navlun miktarını aşamaz. Taraflar arasında imzalanan sözleşme uyarınca ödenecek toplam navlun 30.000 -USD olduğundan, taşıyanın sorumluluğu bu bedel ile sınırlıdır.

OLAY - 14

İdris YILMAZ, ALBATROS-1 gemisiyle Rusya'nın Navoroski limanından Mersin Limanına 10 adet konteyner içindeki 1.000.ton baldo türü pirinç yükünü 10.000.ABD Doları navlun karşılığında taşımak için NEMİŞSAN A.Ş. ile sözleşme imzalar. Sözleşmeye göre pirinçler 27 Mart 2011 tarihinde Mersin limanına boşaltılacaktır. ALBATROS -1, İstanbul limanına uğradığında İdris YILMAZ'ın kesinleşmiş borcu nedeniyle haczedilerek limanda muhafaza altına alınır. İdris YILMAZ, alacaklıyla anlaşıp haczi kaldırır ve gemi yoluna devam eder. Ancak haciz nedeniyle yaşanan zaman kaybı yüzünden ALBATROS-1, 27 Mayıs 2011 tarihinde Mersin limanına ulaşır. Bu arada geç teslim nedeniyle NEMİŞSAN A.Ş., Ciler Mağazalarına 75.000.ABD Doları cezai şart öder. NEMİŞSAN A.Ş., bu olay nedeniyle İdris YILMAZ'dan tazminat alabilir mi? Alabilirse tazminat miktarı ne olur?

ÇÖZÜM - 14

Uyuşmazlık navlun sözleşmesine konu yükün geç tesliminden kaynaklanan zararın tazminine ilişkindir. Navlun sözleşmesi uyarınca taşınan eşyanın teslim süresi içerisinde boşaltma limanına ulaştırılması gerekmektedir. Teslim süresi içinde varma veya boşaltma limanında yükün teslim edilmemesi halinde geç teslimden söz edilir.

Geç teslim veya gecikme, taşıyanın taşıma sözleşmesinden doğan taahhüdünü, ifa etmesi gereken zaman kesitinden daha ileri bir zaman kesiti içinde yerine getirmesi hali olarak ifade edilmektedir. Taşımada gecikme olup olmadığı öncelikle navlun sözleşmesine göre belirlenir. Navlun sözleşmesinde açık yada zımni olarak bir süre öngörülmüşse bu süreyi aşan her teslim geç teslimdir. Taşıyan geç teslimden kaynaklanan zararlardan sorumludur.

Navlun sözleşmesinde teslim yada taşıma süresi belirlenmemişse, taşımanın makul süre içinde tamamlanması gerekir. TTK m.1178 TTK m.1178 (4), *"Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın teslimi-nin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır."* hükmünü içermektedir. Buna göre, taşıyan, navlun sözleşmesinde belirleme yoksa olayın özelliklerine göre, tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içerisinde eşyayı teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyan bu yükümlülüğünü ihlal ederse, geç teslim söz konusu olur.

TTK m.1178 (5) hükmünde geç teslimle ilgili istisnai bir durumdan bahsedilmiştir. Anılan madde hükmü, *"Eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim*

süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir." şeklindedir. Buna göre, eşya, teslim edilmesi gereken süreden itibaren aralıksız altmış gün içerisinde teslim edilmezse eşya zayi olmuş sayılabilir. Bu durumda taşıtan, geç teslimden dolayı taşıyanın sorumluluğuna gidebileceği gibi, eşyanın zayi olmasından kaynaklanan sorumluluk hükümlerine de dayanabilir.

Taşıyan, kendisinin ve adamlarının kusursuzluğunu ispatlaması veya mutlak yahut muhtemel sorumsuzluk sebeplerinin varlığı halinde eşyanın geç teslimi zıya ve hasardan doğan zarardan sorumlu tutulamaz. Geminin sevki ve teknik yönetime ilişkin kusurlar mutlak sorumsuzluk sebebi olarak değerlendirilir. Ancak yükün korunmasına ilişkin kusur, diğer deyişle ticari kusur, taşıyanı eşyanın geç tesliminden kaynaklanan sorumluluktan kurtarmaz.

Muhtemel Sorumsuzluk halleri TTK m.1182 (1) maddesinde gösterilmiştir. Mahkemelerin el koymaları de muhtemel sorumsuzluk halleri arasında sayılmıştır. Taşıyan hasar nedeniyle sorumluluğa yol açan olayın mahkemelerin el koyma kararlarından kaynaklandığını ispat ederse sorumluluktan kurtulur.

Buna karşılık TTK m.1182 (2) hükmünde taşıtan veya yük ilgilisine taşıyanın muhtemel sorumsuzluk sebebinden yararlanmasına engel olan karşı ispat hakkı tanınmıştır. Buna göre, taşıtan muhtemel sorumsuzluk sebebi olarak ileri sürülen olaya taşıyanın sebep olduğunu ispat ederse taşıyan sorumsuzluktan kurtulamaz.

Eşyanın zayi olması halinde TTK, taşıyanın sorumlu olduğu zararla ilgili açıklayıcı olmayan genel bir hüküm sevk etmiştir. TTK m.1178 (2) "*Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan* ***zararlardan****, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.* " hükmünü içermektedir. Buna göre taşıyan, eşyanın zıyaı nedeniyle taşıtanın uğradığı zararlardan sorumludur. Burada zararın türü bakımından bir ayırım veya belirleme yapılmamıştır. Bu nedenle taşıyan zıya halinde yükün değerinden başka yükün hasara uğramasından dolayı taşıtanın yoksun kaldığı kar, eşyayı teslim edememekten dolayı ödediği tazminat veya cezai şart gibi zararları dahi tazmin etmek zorundadır. Diğer bir anlatımla taşıyanın sorumlu olduğu zarar, zıya nedeniyle taşıtanın malvar-

lığında zıya meydana gelmemiş olsa idi bulunacağı durum ile meydana gelmiş olması sonucu bulunduğu durum arasındaki farktır.

Taşıyanın zıya nedeniyle sorumlu olduğu zarar sınırlandırılmıştır. TTK m.1186 (1) *"Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle taşıyan, her halde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını* karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz;" hükmünü içermektedir. Buna göre zıya halinde taşıyanın sorumluğunun üst sınırı, koli ve ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkı veya zayi olan eşyanın ağırlığı ile iki Özel Çekme Hakkıyla çarpımından bulunan değerin hangisi yüksekse odur. Kanunda söz edilmemekle birlikte, her konteyner bir koli veya ünite olarak kabul edilmektedir.

IMF tarafından kullanılan sanal bir para birimi olan Özel Çekme Hakkının (SDR) karşılığı IMF tarafından günlük olarak ABD Doları cinsinden yayımlanmaktadır. Aynı zamanda ÖÇH'nın Türk Lirası karşılığı, fiili ödeme gününde döviz kurları ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasının web sayfasından temin edilebilir.

Olayda taşıma konusu pirinç yükünün teslim edileceği tarihi navlun sözleşmesinde 27 Mart 2011 tarihi olarak kararlaştırılmıştır. Ancak 27 mart 2011'de teslim edilmesi gereken pirinç yükü haciz sebebiyle geminin bağlanması sebebiyle akdi teslim süresi olan 27 Mayıs 2011 tarihinden 61 gün sonra teslim edilmiştir. Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılan teslim tarihinden itibaren aralıksız altmış gün geçmiştir. Dolayısıyla taşıtan TTK m.1178 (5) hükmüne dayanarak eşyayı zayi olmuş sayarak bu sebeple uğramış olduğu zararını talep edebilir.

Bu durumda taşıyan İdris YILMAZ, zarara neden olan gecikme vakıasına icra müdürlüğünün gemiye haciz nedeniyle el koymasının neden olduğunu, bu durumun TTK m.1182 (1) maddesinde muhtemel sorumsuzluk sebebi oluşturduğunu ileri sürerek sorumluluktan kurtulmak isteyebilir. Buna karşılık taşıtan NEMİŞSAN A.Ş., TTK m.1182 (2) hükmü uyarınca taşıyan İDRİS YILMAZ'ın borcunu ödemeyerek ALBATOS-1'e el konulmasına neden olduğunu ileri sürerek onun sorumluluktan kurtulmasına engel olur.

Sonuçta olayda sorumlu olan taşıyan İdris YILMAZ'ın sorumluluğunun kapsam ve sınırını belirlemek gerekir.

Olayda geç teslim nedeniyle taşıtan NEMİŞSAN A.Ş. pirinç ürünü

Olayda pirinç yükü 10 konteynerde taşındığına göre TTK 1186 (1) hükmü uyarınca her koli ve ünite başına 666,67 ÖÇH oranında sorumluluk sınırı vardır. Bu durumda 10 X 666,67 = 6666,7 ÖÇH toplam sorumluk tavanıdır. 07.10.2016 tarihi itibariyle 1 (SDR-ÖÇH)= 1,386110 ABD Dolarıdır. Buna göre olayda 1. Sorumluluk tavanı; 6666,7 X 1,386110 = 9.240, 77 ABD Dolarıdır.

TTK m.1186(1) hükmünde ayrıca brüt ağırlığının kilogramı başına iki ÖÇH olarak ikinci bir üst tavan konulmuştur. Pirinç yükü brüt yada gayri safi olarak 1.000.000 kg (1.000 ton) ağırlığındadır. Buna göre 1.000.000 X 2 = 2.000.000 ÖÇH. Özel Çekme Hakkını ABD Dolarına çevirirsek, 2.000.000 X 1,386110 =2.772.220,00 ABD Doları da ikinci sorumluluk tavanı çıkmaktadır. Bu durumda 9.240,77 ABD Doları birinci sorumluluk tavanından daha yüksek olan 2.772.220,00 ABD Doları ikinci sorumluluk tavanı esas alınacaktır. Taşıtan NEMİŞSAN A.Ş.'nin geç teslim nedeniyle zıya zararı olan 75.000 -USD, taşıyan İdris YILMAZ'ın sorumluluk sınırı içinde kalmaktadır. Bu zararın tamamı taşıyan İdris YILMAZ tarafından tazmin edilmek durumundadır.

KONŞİMENTO

OLAY - 15

ALBATROS -2 gemisiyle teneke kutulardaki zeytinyağını Gemlik limanından Helsinki limanına götürmek için SENAR A.Ş. ile navlun sözleşmesi akdedilir. Ancak bazı zeytinyağı kutularında akma bazılarında da olağandışı büzülme vardır. SENAR A.Ş., yük için açılan akreditifin bedelini Bankadan alabilmek için ALBATROS -2'nin kaptanına konşimentoya "clean" ibaresini yazdırır. Ayrıca, yazılan bu ibareden dolayı ALBATROS -2'nin uğrayacağı her türlü zararı karşılayacağına dair yazılı taahhütname verir. Helsinki limanına ulaşıldığında, gönderilen, neredeyse yarısı bozuk zeytinyağını kabul etmez. ALBATROS-2 yükünü boşaltmaması nedeniyle uzun süre Helsinki limanında demirli beklemek zorunda kalır. ALBATROS -2 gemisiyle taşımayı gerçekleştiren taşıyan, bu nedenle uğradığı zararı SENAR A.Ş.'den isteyebilir mi?

ÇÖZÜM - 15

Uyuşmazlık taşıyanın yüklenen eşyaya ilişkin konşimentoda koyduğu kayıtla ilgili hukuki sorunlarla ilgilidir.

Konşimento eşyayı temsil eden bir kıymetli evraktır. Taşıyan tarafından düzenlenen konşimentoda eşya hakkında hususlar yer alır. Eşyanın cinsi, mahiyeti, işareti ve değeri hakkındaki bilgilerin konşimentoda gösterilmesi gerekir. Konşimentoya eşyanın haricen belli olan durumuna ilişkin kayıtlar konulabilir.

Yükler fiilen gemiye yüklenmeden önce taşıyan teslim edildiği zaman düzenlenen konşimentoya *tesellüm konşimentosu* denilir. *Yükleme konşimentosu* ise taşınacak mallar gemiye fiilen yüklendikten sonra düzenlenir. Yükleme konşimentosu mallar gemiye yüklendikten sonra doğrudan kesilebileceği gibi, tesellüm konşimentosuna malların yüklendiği geminin ismi ve yüklemenin tamamlanmış olduğu yazılarak da yükleme konşimentosuna dönüştürülür.

Yükün dışarıdan görülen durumu yükletenin beyanı üzerine konşimentoya yazılır. TTK m.1229 (1-b) maddesi bu hususu *"(1) Konişmento, aşağıdaki kayıtları içerir:*

b) Eşyanın haricen belli olan hal ve durumunu." demek suretiyle açıkça ifade etmektedir. Bunun için konşimentoya "harici görüşüne göre iyi durumda - *in apparent good order and condition*" şeklinde bir kayıt düşülür. Taşıyan, yükletenin beyanının aksine yükün haricen görülen durumu hakkında kayıt koyabilir. Özellikle eşya hasarlı ve kötü durumda ise bunu "on sandık hasarlı, yüz çuval yırtık, elli çuval un hafif ıslak" şeklinde konşimentoda belirtebilir. Böyle bir belirtme yoksa, TTK m.1239 hükmü uyarınca yükün haricen iyi durumda teslim alındığı ve yüklendiği karine olarak kabul edilir.

Yükle ilgili bu şekilde olumsuz kayıt içermeyen konşimentoya temiz (clear) konşimento denilir. Özellikle milletlerarası satışlarda bankalar,

akreditif bedelini ödemek için konşimentonun temiz olması şartını koymaktadırlar. Haricen durumu kötü olan bir eşya için de temiz konşimento düzenlenmesi halinde gerçeğe aykırı konşimento düzenlenmesinden dolayı taşıyanın sorumluluğu söz konusu olur. Uygulamada taşıyan, yükletenin garanti vermesi karşılığında bir şekilde eşyanın harici durumunun iyi olduğunu gösteren temiz konşimento düzenlerler. Bu garanti, garanti sözleşmesi (*letter of indemnity*) denilen sözleşmeyle taşıyana verilmektedir.

Söz konusu garanti anlaşması hakkında 6102 sayılı TTK'da, eski Kanundan farklı bir düzenleme benimsenmiştir. TTK m.1241'de "*(2) 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.*"

(3) Böyle bir taahhüt veya anlaşma, taraflar arasında geçerlidir; meğerki, taşıyan veya onun bir temsilcisi, ikinci fıkrada belirtilen çekinceyi koymamak suretiyle, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen de dâhil, üçüncü kişileri aldatma amacı gütsün. Bu durumda, konişmentoya konulmayan çekince, yükleten tarafından konişmentoya yazılmak üzere bildirilen kayıtlara ilişkinse, taşıyan, 1145 inci madde uyarınca yükletenden tazminat isteyemez." hükmünü içermektedir. Buna göre garanti anlaşması veya sözleşmesi üçüncü kişilere karşı gerçeğe aykırı konşimento düzenlemekten dolayı taşıyanın sorumluluğunu kaldırmaz. Buna karşılık belirtilen garanti sözleşmesi yükletenle taşıyan arasında bir şartla geçerlidir. O şart da konşimentoya çekince koymamak şartıyla üçüncü kişileri ve gönderileni aldatma kastı bulunmamasıdır. Aldatma amacı taşıyan veya bu nitelikte görülen garanti sözleşmesi taşıyanla yükleten arasında dahi geçerli değildir. Hatta böyle bir kötü niyetin varlığı, taşıyanın eşya hakkında gerçeğe aykırı bilgi verilmesinden dolayı yükletene karşı sorumluluk davası açmasına da engel olur.

Genellikle kabul edildiği üzere, hasarın varlığında tereddüt varsa veya hasarın çok az olması halinde temiz konşimento düzenlenmesi karşılığı alınan garantiler geçerlidir. Buna karşılık, hasar pek açık ise, gönderileni ve üçüncü kişileri aldatma kastının varlığı kabul edilmektedir. Aldatma

kastının bulunduğu hallerde de garanti sözleşmesi geçersiz olup, taraflar arasında dahi hüküm ifade etmez.

Olayda Albatos-2 gemisiyle SENAR A.Ş. arasında zeytinyağı yükünün taşınması için navlun sözleşmesi akdedilmiştir. Zeytinyağı yükünün hasarlı olduğu dışarıdan dahi açıkça gözükmesine karşılık "Clean" ibaresi yazılarak gerçeğe aykırı temiz konşimento düzenlenmiştir. Taraflar gerçeğe aykırı konşimentodan dolayı oluşacak her türlü zararın Taşıtan/ Yükleten SENAR A.Ş. tarafından karşılanacağı konusunda anlaşmışlardır. Bu anlaşma garanti sözleşmesi niteliğindedir.

TTK m. 1241 uyarınca gönderileni ve üçüncü kişileri aldatma kastı taşımayan garanti sözleşmeleri geçerlidir. Yükteki hasar, dışarıdan fark edilecek kadar açıksa aldatma kastı mevcuttur. Olayda zeytinyağı kutularındaki olağandışı büzülme ve akma dışarıdan açıkça görülebilir. Ayrıca varma veya boşaltma limanı olan Helsinki'de yükün yarısının telef olmasına sebep olduğundan oldukça önemli bir miktarda olduğu anlaşılmaktadır.

Olayda bankadan satış bedelini bankada açılan akreditif kredisinden alabilmek için açık ve önemli miktarda hasara rağmen temiz konşimento düzenlenmesi aldatıcı niteliğe sahiptir. Aldatma kastıyla temiz konşimento düzenlenmesi amacıyla taşıtan ve yükleten SENAR A.Ş. tarafından verilen garanti sözleşmesi niteliğindeki taahhüt de TTK m.1241 (2) uyarınca geçerli olmadığı gibi, taraflar arasında da hüküm ifade etmez. Hatta ALBATROS-2 ile taşımayı gerçekleştiren taşıyan gerçeğe aykırı bu konşimento kaydı nedeniyle yükletenin sorumluluğu hükümlerine başvuramaz.

Her ne kadar, taşıyan, ayıplı zeytinyağı yükü nedeniyle ALBATROS -2 gemisinin Helsinki Limanında beklemesi nedeniyle liman ve işçi ücreti ve kar yoksunluğu nedeniyle zarara uğramışsa da, bu zararının tazmini için aldatıcı konşimento düzenlemekten dolayı SENAR A.Ş.'nin verdiği geçersiz garanti sözleşmesine dayanamadığı gibi, yükletenin sorumluluğuna ilişkin TTK m.1145 hükümlerinden de yararlanamaz. Burada taşıyan açısından da "hiç kimse kendi kusurundan hak iddia edemez" şeklindeki genel hukuk kuralının somut bir uygulaması gerçekleşmektedir. Zira taşıyan, aldatıcı nitelikte gereceğe aykırı olarak zeytinyağı yükündeki ayıpları gizleyen konşimento düzenlemekle bizzat kendisi kusurlu davranmıştır.

OLAY - 16

ALBATROS -4 Gemisiyle Ukrayna' nın Sivastopol limanından yüklenen buğday yüklerini Samsun limanına getirilmesi için Taşıyan ile Satıcı İhracatçı arasında 18.02.2016 tarihli çarter parti akdedilir. Bunun ardından da yük gemiye yüklendikten sonra 04.03.2016 tarihli konşimento, Satıcı İhracatçı adına ve emrine düzenlenir. Daha sonra konşimento, çarter parti ekli olduğu halde Alıcı İthalatçıya ciro edilerek teslim edilir. Albatos-4'ün yükünü boşalttığı Samsun'da yapılan incelemede, buğday yükü 80 ton eksik çıkar. Derhal kaptana protesto çekilerek eksik buğday bedeli için Taşıyan aleyhine Samsun Asliye Ticaret Mahkemesinde tazminat davası açılır. Davalı Taşıyanın avukatı cevap dilekçesinde konşimentonun ön yüzünde çarter partiye atıfta bulunulduğunu ve çarter partide de taraflar arasında çıkacak uyuşmazlıkta Londra Tahkim Heyetinde çözüleceği yönünde hüküm bulunduğu gerekçesiyle tahkim itirazında bulunur. Davacı İthalatçı vekili ise cevaba cevap dilekçesinde, müvekkilinin çarter partiye taraf olmadığından kendilerini bağlamayacağını savunarak bu itirazın reddini talep eder. Siz Samsun Ticaret Mahkemesi Hakimi olsaydınız tahkim itirazı hakkında nasıl karar verirdiniz?

ÇÖZÜM - 16

Uyuşmazlık, konşimentoyla atıf yapılan navlun sözleşmesindeki (çarter partideki) hükümlerin konşimentoyu devralan üçüncü kişilere ileri sürülüp sürülemeyeceği ile ilgilidir.

Konşimentoyu yükletenin talebi üzerine taşıyan düzenler. Gönderilen konşimentonun meşru hamilidir. Konşimentonun meşru hamili ise eşyayı teslim almaya yetkili olan kimsedir.

Navlun sözleşmesi yapıldıktan sonra düzenlendiği için konşimento navlun sözleşmesi sayılmaz. Hiç navlun sözleşmesi düzenlenmese bile eşyanın taşınmak üzere taşıyan tarafından fiilen gemiye yüklenmesi navlun sözleşmesinin kurulduğunu gösterir.

TTK m.1228 (1) "*Konşimento, bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir.*" hükmünü içermektedir. Buna göre, konşimento, kırkambar sözleşmelerinin kurulduğunu tereddütsüz şekilde ispatlar.

Çarter sözleşmeleri bakımından ise, konşimentonun yolculuk çarter sözleşmesini ispat fonksiyonu vardır. Tartışmalı olmakla birlikte, zaman çarteri sözleşmesini ispat için de kullanılabileceği söylenebilir.

Türk Ticaret Kanunu konşimentonun taşıma sözleşmesini ispatı ile ilgili ayrıntılı hükümler öngörmektedir. TTK m.1237 "*(1)Taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkilerde konişmento esas alınır.*

(2) Taşıyan ile taşıtan arasındaki hukuki ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.

(3) Konişmentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde çarter partide yer alan hükümler, nite-

likleri elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilir..." şeklinde hüküm altına alınmıştır.

Buna göre konşimentonun taraflar arasındaki hukuki ilişkiyi ispatı şu şekilde olur:

- Taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişki navlun sözleşmesi hükümlerine göre belirlenir.
- Taşıyanla ile konşimento hamili arasındaki ilişkide konşimento esas alınır.
- Yolculuk çarteri sözleşmesinde yer alan hükümlerin konşimentonun meşru hamiline karşı ileri sürülebilmesi için, konşimentoda yolculuk çarteri sözleşmesine atıf yapılması ve konşimento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile verilmesi gerekir.

Ayrıca, gönderilenin eşyayı teslim almadan önce inceletmesi, inceleme yaptıramıyorsa taşıyana bildirimde bulunması gerekir. İnceleme ile ilgili olarak, TTK m.1184 (1), " *Gönderilen; eşyayı teslim almadan, taşıyan, kaptan veya gönderilen, eşyanın hal ve durumunu, ölçü, sayı veya tartısını tespit ettirmek amacıyla onları mahkemeye veya yetkili diğer makamlara ya da bu husus için yetkili uzmanlara inceletebilir.*" hükmünü içermektedir. Buna göre, gönderilenin uygulama açısından sahip olduğu tek seçenek, mahkeme vasıtasıyla atanacak uzmana delil tespiti yoluyla inceleme yaptırmasıdır.

Gönderilenin TTK m.1184 (1) hükmünde belirtilen şekilde eşyayı inceleme yaptırmazsa, taşıyana bildirimde bulunma imkanı vardır. TTK m.1185 (1) "*Zıya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Zıya veya hasar haricen belli değilse, bildirimin eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir.*" Buna göre gönderilenin taşıyana yapacağı yazılı bildiriminin,

- Haricen belli olan hasar ve zıyalarda en geç eşyanın teslimi sırasında,
- Haricen belirli olmayan hasar ve zıyaların eşyanın gönderilene tesliminden itibaren hesaplanacak üç gün içinde,

yapılması gerekir.

Gönderilen inceleme veya bildirim külfetini yerine getirmezse ispat yükü ters döner. Böyle bir durumda TTK m.1185 (4) hükmü uyarınca, taşıyan tarafından eşyanın denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim edildiği ve eğer eşyada bir zıya veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Böyle bir durumda taşıyan lehine oluşan bu yasal karinenin aksini ispat yükü gönderilene düşer.

Olayda Taşıyan ile Satıcı İhracatçı arasında Ukrayna' nın Sivastopol Limanından Samsun Limanına buğday taşınması için çarter parti akdedilir. Yük gemiye yüklendikten sonra Satıcı İhracatçı adına konşimento düzenlenmiştir. ALBATROS-4'ün taşıdığı buğday yükünün Samsun Limanında 80 ton eksik çıkması kısmi zıya oluşturur. Konşimentoyu devralarak meşru hamil durumuna gelen İthalatçı, Taşıyan yerine Kaptana noter ihtarı yoluyla TTK m.1185 (1) hükmü uyarınca kısmi zıya bildiriminde bulunmuştur. Daha sonra eşyanın kısmi zıyaı nedeniyle taşıyan aleyhine hukuki sorumluluk davası açılmıştır.

Olayda, konşimento taşıtan ve yükleten konumuna sahip Satıcı İhracatçı tarafından Alıcı İthalatçıya ciro ve teslim yoluyla geçerli bir şekilde devredilmiştir. Devir sonucu Alıcı İthalatçı, konşimentonun meşru hamili ve taşıma konusu eşyanın hak sahibi olmuştur. Bildirim yükümünü de yerine getiren Alıcı İthalatçı, hak sahibi olduğu yükün eksik teslimi nedeniyle tabii ki hukuki yollara başvurabilir.

Ancak burada asıl belirlenmesi gereken sorun, konşimentoda atıf yapılan çarter partide yer alan tahkim şartının konşimentoyu sonradan devralan meşru hamil Alıcı İthalatçıya karşı ileri sürülüp sürülemeyeceğidir. Buna göre hukuki takip süreci belirlenecektir. Londra 'da Tahkim yolu mu yoksa Türk Mahkemelerinde dava yolu mu?

Kural olarak sözleşmeler nisbidir ve ancak tarafları bağlar. Olayda Çarter parti veya Navlun Sözleşmesi Taşıyan ile Satıcı İhracatçı arasında akdedilmiştir. Normal şartlarda bu sözleşmenin tarafı olmayan Alıcı İhracatçı açısından bağlayıcı olmaması düşünülür. Ancak bu konuda TTK konşimentonun sonraki müktesiplerini de kapsayacak özel bir hüküm sevketmiştir. Yukarıda hükmü verilen TTK m.1237 (3) uyarınca konşimentoda atıf yapılan çarter parti hükümleri konşimentonun devri halinde konşimentoyla birlikte çarter partinin bir suretinin teslim edildiği dervra-

lan meşru hamili de bağlar. Çarter partide yer alan tahkim şartı hükümleri de bu nitelikte ve kapsamdadır.

Olayda çarter partinin bir sureti konşimentoyu devralan Alıcı İthalatçıya verildiğinden, konşimentoda atıf yapılan çarter partide yer alan tahkim şartı ona karşı da ileri sürülebilir. Alıcı İthalatçının eksik teslimat yada kısmi zıya nedeniyle taşıyandan tazminat alabilmek için öncelikle Londra'da Tahkim yoluna başvurması gerekirdi. Dolayısıyla, Samsun Asliye Ticaret Mahkemesi, 6100 sayılı HMK m.116 (1-b) hükmü uyarınca süresinde davalı Taşıyan tarafından ileri sürülmüş tahkim itirazı nedeniyle davanın reddine karar vermelidir.

SÜRESTERYA ÜCRETİ

OLAY - 17

ALBATROS-4 gemisiyle Mersin limanından Estonya'nın Talin limanına 30.000.- Ton limon yükü götürmek üzere navlun sözleşmesi akdedilmiştir. Sözleşme, tam çarter sözleşmesi olarak yapılmıştır. Çarter sözleşmesinde süresterya ücreti olarak günlük 10.000 -USD Doları kararlaştırılmış olup, yükleme süresi iki gün olarak öngörülmüştür. ALBATROS-4 gemisinin kaptanı 10 Ocak 2016 günü saat:09.00'da geminin Mersin limanında olacağını taşıtan NARPAK Narenciye Şirketine bildirmiştir. ALBATROS-4 limana bu tarihte yanaşmış ve yükleme başlamıştır. Yükleme, tahmin edilenden uzun sürmüş ve yükleme devam etmekteyken 14 Ocak 2016 tarihinde Ebola Virüsünden dolayı birkaç tayfanın ölümü üzerine karantina uygulanmış ve ALBATROS -4'e giriş çıkış yasaklanmıştır. Bu sebeple yükleme üç gün durmak zorunda kalmıştır. Karantinanın kalkması üzerine, yükleme, 17 Ocak 2016 tarihinde tekrar başlamış ve 20 Ocak 2016 tarihinde saat.09:00'da tamamlanarak aynı gün ABATROS-4 demir alarak denize açılmıştır. Süresterya ücreti konusunda Taşıyan ile Taşıtan NARPAK Narenciye Şirketi arasında ihtilaf çıkmıştır. Siz görüşüne başvurulan bir deniz hukuku uzmanı olarak süresterya ücretini ne kadar hesaplardınız?

ÇÖZÜM - 17

Uyuşmazlık yükleme süresinin uzaması sebebiyle ödenecek sürastarya ücretine ilişkindir.

Navlun sözleşmesi uyarınca eşyanın gemiye taşınmasına yükleme denir. Yükleme mümkün olan en kısa sürede gerçekleştirilmelidir. Bu sebeple gemi limana yanaştığında taşınacak eşyanın yüklemeye hazır olması gerekir. Eşya, geminin limana yanaşma tarihine göre yüklemeye hazır tutulur. Bu tarih sözleşmede kesin olarak belirlenebileceği gibi geminin en erken ve en geç limana yanaşma tarihlerine göre de belirlenebilir. TTK m.1152 (1) "*Yüklemenin belli bir günde başlayacağı kararlaştırılmamışsa, taşıyan veya yetkili bir temsilcisi, ikinci ila beşinci fıkra hükümlerine uygun olarak taşıtana bir hazırlık bildiriminde bulunur.*" demek suretiyle sözleşmede belirtilen tarihte yükleme süresinin başlayacağını öngörmüştür. Eğer sözleşmede böyle bir kesin süre belirlenmemişse yükleme süresi hazırlık ihbarının muhataba ulaştığının ertesi gün işlemeye başlar.

Yükleme süresi starya ve sürastarya süresinden oluşur. Bu süreler kesintisiz olarak hesaplanır.

Starya süresi taşıyanın, eşyanın gemiye yüklenmesi için beklediği süredir. Aksine anlaşma yapılmamışsa bu süre ücretsizdir. Yükleme süresi, sözleşmede gün olarak yada bir günlük gemiye yüklenecek miktar esas alınarak belirlenebilir. Yükleme süresi belirlenmemişse, 24 saatlik kesintisiz çalışma yapılsa idi ihtiyaç duyulacak süre yükleme süresi olarak kabul edilir.

Taraflar sözleşmede yükleme süresinden daha fazla bekleneceğini kararlaştırabilirler. Fazladan beklenilen bu süreye sürastarya süresi denir. Taraflar arasında sürastarya süresi belirlenmemişse, bu süre on gündür. Sürastarya süresi, yükleme süresi bitince herhangi bir bildirime gerek kalmaksızın işlemeye başlar. Sürastarya süresi için taşıyana belli bir

meblağ ödenmek zorundadır. Bu ücret belli bir zaman dilimi baz alınarak hesaplanır. Taşıyan, sözleşmede sürastarya ücretinin miktarı kararlaştırılmışsa ancak yaptığı zorunlu ve yararlı giderleri isteyebilir.

Yükleme süresi kesintisiz olarak hesaplanmaktadır. Bazen taşıyanın, taşıtanın yada her iki tarafın da faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla yükleme süresi uzayabilir. Engel sebebiyle yükleme süresinin uzamasının starya ve sürastarya hesabına etkisi, tesadüfi sebebin kimin faaliyet alanında gerçekleştiğine göre farklılık göstermektedir. Bu durum TTK m.1156'da "*(2) Taşıtanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslimi mümkün olmayan günler de yükleme süresinin hesabında dikkate alınır.(3) Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye alınması mümkün olmayan günler ise bu sürenin hesabında dikkate alınmaz.(4) Fırtına, buz istilası veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslim edilmesi ve alınması imkânı bulunmayan günler yükleme süresine eklenir; şu kadar ki, yükleme süresi içinde olmasına rağmen taşıtan bu günler için taşıyana sürastarya parası ödemekle yükümlüdür.(5) Üçüncü ve dördüncü fıkralarda yazılı hâllerde, yüklemeye fiilen devam edildiği anda, süre durduğu yerden işlemeye başlar.(6) Sürastarya süresi ise ikinci ilâ beşinci fıkralarda belirtilen hâllerden etkilenmeksizin kesintisiz olarak hesaplanır; meğerki, bu hâllerin doğumuna, taşıyan kusuruyla sebep olsun.*" şeklinde ifade edilmiştir. Buna göre,

- Taşıtanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebeplerde, eşya gemiye teslim edilemese dahi geçen süre yükleme süresinin hesabında dikkate alınır.
- Taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebeplerde, eşya gemiye teslim edilemese dahi geçen süre yükleme süresinin hesabında dikkate alınmaz. Süre, yükleme yapılamayan süre kadar uzamış olur.
- Her iki tarafın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla eşya gemiye teslim edilemez veya alınamazsa geçen süre yükleme süresine eklenir. Yükleme süresi içinde olsa bile taşıtan sürastarya parası ödemekle yükümlüdür.
- Engel kimin faaliyet alanında gerçekleşirse gerçekleşsin süre kesintisiz olarak hesaplanır. Tek istisnası taşıyanın kendi kusuru oluşan engel yüzünden yükleme yapılamamasıdır.

Olayda ALBATROS-4 gemisi ile limon yükü taşınması için navlun sözleşmesi akdedilmiştir. Sürastarya ücreti ise günlük 10.000 -USD dolar kararlaştırılmış olup, yükleme süresi ise iki gün olarak kararlaştırılmıştır. ALBATROS -4 gemisinin kaptanı, çarter sözleşmesi uyarınca 10 Ocak 2016 tarihinde limanda olacağına ilişkin hazırlık ihbarında bulunmuştur. Buna göre yükleme süresi hazırlık ihbarının ulaşmasından 24 saat sonra başlamıştır. Normal süresinde yüklemeye başlandığı bildirildiğinden, yükleme süresinin başlangıç tarihi 11 Ocak 2016 günü saat:09.00 olması gerekir. Çarter sözleşmesinde yükleme süresi iki gün öngörüldüğünden yükleme, 13 Ocak 2016 günü saat 09:00'da bitirilmelidir. Ancak olayda yükleme bu tarihte bitirilemediğinden, sürastarya süresi işlemeye başlamıştır. Yüklemenin devam ettiği 14 Ocak 2016 tarihine kadar geçen bir günlük süresterya süresinde de sürastarya ücreti tahakkuk etmiştir.

Ne var ki, ALBATROS -4 sürastarya aşamasında yükleme devam ederken 14 Ocak 2016 tarihinde ebola virüsü sebebiyle gemiye giriş çıkış yasaklanmış ve üç gün yükleme yapılamamıştır. 17 Ocak 2016 tarihinde yükleme kaldığı yerden devam etmiş ve 20 Ocak 2016' da yükleme bitmiştir. Olayda, gemi personelinde görülen salgın nedeniyle gemiye karantina uygulanması taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen bir sebep oluşturmaktadır. Yükleme süresi taşıyanın faaliyet alanındaki engel sebebiyle eşya gemiye teslim edilemese dahi geçen süre yükleme süresinin hesabında dikkate alınmaz. Bu sebeple yükleme yapılamayan süre kadar sürastarya süresi uzamış olur. Somut olayda sürastarya devam ederken uzayan üç gün kadar sürastarya ücreti talep edilemez. Bu süreden sonra sürastarya tekrar işlemeye başlamıştır.

Karantinanın kaldırılmasıyla 17 Ocak 2016 tarihinde yeniden başlayan yükleme 20 Ocak 2016 tarihinde sona ermiştir. Bu durumda yükleme, dokuz gün geçtikten sonra tamamlanabilmiştir. Bu sürenin iki günü sözleşmede kararlaştırılan yükleme süresidir. Taraflar yükleme için ücret kararlaştırmadıkları için bu sürede taşıyan herhangi bir ücret talep edemez. Ayrıca, taşıyanın faaliyet alanıyla ilgili olarak yüklemesiz geçen üç gün için de süresterya ücreti doğmaz.

Dolayısıyla sürastaryanın başladığı 13.10.2016'dan itibaren geçen yedi geçen sürede sürastarya ödemesiz üç gün düşüldüğünde, kalan dört günlük süre için taşıtan NARPAK Şirketi sürastarya ücreti ödemek zorundadır. Sonuç olarak Çarter sözleşmesinde günlük sürastarya ücreti 10.000.--USD kararlaştırılmış olduğundan, 10.000 -USD x 4 = 40.000 -USD sürastarya ücreti taşıyana ödenmek durumundadır.

OLAY - 18

AŞİYAN Şirketi ile EXORA şirketi Güney Afrika'nın Durban limanından İskenderun limanına ALBATROS -3 gemisiyle linyit götürmek için anlaşmaya varır. EXORA'nın İthalatçı İSDEMİR'le yaptığı satış sözleşmesi CIF sözleşmesi niteliğindedir ve navlun ücreti satış bedelinin içindedir. Ayrıca navlun sözleşmesinde boşaltma süresterya ücreti de kararlaştırılır. İskenderun Limanın kalabalık olmasından dolayı Gemi beş gün süresterya yapar. Sonunda ALBATROS -3'ten yükün tamamı İskenderun Limanına indirilir ve inen yük İSDEMİR'in depolarına konulur. Boşaltmadan 25 gün geçmesine rağmen EXORA, navlun ve süresterya ücretini ödemediği gibi, bir önceki sevkiyattan dolayı da yarım navlun ücreti borçludur. Bu durumda AŞİYAN Şirketi, hangi alacaklarının tahsili için kime ve hangi hukuki yola başvurulabilir?

ÇÖZÜM - 18

Uyuşmazlık taşıyanın taşıma sözleşmesinden kaynaklanan navlun ve sürestarya alacağının tahsili ve bu yollarla başvuracağı hukuki prosedürlerle ilgilidir.

Taşıyan, navlun sözleşmesine göre aldığı yükü makul sürede ve yüke zarar vermeden boşaltma limanına götürmek zorundadır. Boşaltma limanında yükün gönderilene veya yetkili makamlara teslimi ile taşıyan navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğunu yerine getirmiş olur.

Yükün gemiye taşınması, istiflenmesi ve varma limanında boşaltılması için geminin beklemek zorunda olduğu süreler vardır. Taşıyanın varma limanında yükün boşaltılması için beklemek zorunda olduğu süreye boşaltma süresi denir. Boşaltma süresi starya ve sürastarya süresinden oluşur. Starya süresi taşıyanın yükü boşaltmak için beklediği süredir. Aksine anlaşma yapılmamışsa bu süre ücretsizdir. Taraflar sözleşmede boşaltma süresinden daha fazla bekleneceğini kararlaştırabilirler. Fazladan beklenilen bu süreye sürastarya süresi denir. Taraflar arasında sürastarya süresi belirlenmemişse, bu süre on gündür. Süre boşaltma süresi bitince herhangi bir bildirime gerek kalmaksızın işlemeye başlar.

Sürastarya süresi için taşıyana belli bir meblağ ödenmek zorundadır. Bu ücret belli bir zaman dilimi baz alınarak hesaplanır. Kullanılmayan süre için taşıyan tarafından ücret talep edilmez.

Taşıyan navlun sözleşmesi ile ücrete hak kazanır. Ayrıca taşıyanın navlun ücretinden başka, müşterek avarya, sürastarya ücreti gibi kalemleri de talep hakkı vardır. Ödenecek navlun, taşınacak eşyanın ölçüsü, tartısı, sayısı veya geminin yolculuk süresi esas alınarak belirlenebilir. Navlun ücreti TTK 1197' e göre, eşyanın tesliminin istendiği ve her halde boşaltma tamamlandığında muaccel olur.

TTK m.1200 "*Navlunun borçlusu taşıtandır.*" demek suretiyle navlun ücretini ödemekle yükümlü olanın taşıtan olduğunu ifade etmiştir. Zira, taşıtan, navlun sözleşmesinin tarafı olduğu için doğal olarak sözleşmeyle yükümlendiği borcu kendisinin ödemesi gerekir.

Taşıma sırasında yapılacak bütün masraflar taşıyanlar tarafından navluna eklendiği için, navlunu ödeyen taşıtan, aksi kararlaştırılmamışsa bütün bu masrafları da ödemiş olur. Aynı şekilde boşaltma limanında doğacak süresterya ücretinin dahi ödeme yükümlüsü taşıtandır.

TTK m.1203 sözleşmeyle navlunun gönderilen tarafından ödeneceğini belirtmektedir. Biraz karışık anlatımı olan TTK m.1203 hükmü şu şekildedir: "*Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur.*". Buna göre, salt navlun sözleşmesi veya konşimentoya navlunun ve sürastarya ücretinin gönderilen tarafından ödeneceğinin yazılması, taşıyanın bu alacaklarını gönderilenden isteme hakkı vermez. Ancak, böyle bir kayıt, yükün gönderilene tesliminin talep edilmesini navlun ve bağlı alacakların ödenmesi şartına bağlar. Bu şart gereği gönderilen yükü teslim alabilmek için navlunu ödemek zorunda kalır.

TTK m.1205 "*Eşya, taşıtandan başka bir kişiye teslim edilecekse, bu kişi, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedi uyarınca eşyanın teslimini istediğinde, bu istemin dayandığı sözleşmenin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin hükümlerine göre ödemeye yetkili kılındığı bütün alacakları ödemekle, kendi hesabına gümrük resmi ödenmiş ve başka giderler yapılmış ise bunları da vermekle ve üstüne düşen diğer bütün borçları yerine getirmekle yükümlü olur.*" hükmünü öngörmektedir. Buna göre taşıyan, navlun sözleşmesi ve konşimentoya göre navlun ve sürastarya ücretini ödemekle yükümlü olan gönderilenden alacağını almadan yükü teslim ederse, artık taşıtandan bu alacaklarını isteyemez.

Türk Ticaret Kanunu taşıyana navlun sözleşmesinden doğan alacaklarının teminatı olarak bir tür rehin hakkı olan hapis hakkı öngörmüştür. TTK m. 1201 (1) "*Taşıyan, navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için Türk Medenî Kanununun 950 ilâ 953 üncü maddeleri uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder; teslimden sonra dahi, otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür.*" demek suretiyle taşıyanın hapis hakkına işaret etmiştir. Buna göre taşıyan, navlun sözleşmesinden kaynaklanan tahsil edemediği alacaklarına karşı yük üzerinde hapis hakkı kullanabilir. Taşıyanın söz konusu hapis hakkı, Türk Medeni Kanunun 950 ve devamı maddelerinde öngörülen hükümlere tabidir.

Taşıyan, tahsil edemediği navlun ve sürastarya ücreti karşılığı olmak üzere hapis hakkını kullanabilir. TTK m. 1201 (2) hükmüne göre hapis hakkı, sadece, üzerinde hapis hakkı kullanılan eşyanın taşındığı yolculuktan doğan alacakları teminat altına almak için kullanılabilir. Buna göre aynı taşıtandan olsa dahi önceki seferlerden kaynaklanan ödenmemiş navlun ve taşıma sözleşmesinden doğan diğer alacakları için yük üzerinde taşıyanın hapis hakkı kullanmasına Kanun izin vermemiştir.

Taşıyan, hapis hakkı sayesinde alacağı ödeninceye kadar zilyetliğinde bulunan yükü iade etmez. Taşıyan hapis hakkı kullandığı yük için mahkemeye başvurarak hapis hakkının tanınması kararı alabilir. Daha sonra hapis hakkı konusu yükü menkul rehininin paraya çevrilmesi hükümlerine göre icra müdürlüğü kararıyla sattırarak alacağını tahsil eder.

TTK m.1201 (1) "*Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder; teslimden sonra dahi, otuz gün içinde mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür.*" demek suretiyle taşıyanın yükü gönderilene teslim etse dahi hapis hakkının kullanılmasına imkan tanımıştır. Ancak bu durumda taşıyanın yükün tesliminden sonra 30 gün içinde, gönderilenin zilyetliğinde bulunmaya devam eden yük üzerinde mahkemeye başvurarak hapis hakkının tanınması kararı alabilir.

Olayda EXORA Şirketi ile İthalatçı İSDEMİR Şirketi arasında CIF teslim şartlı satış sözleşmesi akdedilmiştir. CIF sözleşmesi ile satıcı malı varma limanına gönderebilmek için tüm giderleri ve navlunu ödemek, ayrıca rizikolara karşı deniz sigortalarını yaptırmış olmakla yükümlüdür. AŞİYAN şirketi, ALBATROS-3 gemisiyle yükü varma limanına indirmiş ve inen yük gönderilen sıfatına sahip İthalatçı İSDEMİR'in depolarına konulmuştur. TTK m.1197 hükmü uyarınca boşaltma tamamlanmış ve taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan alacak hakkı muaccel olmuştur. Bu alacak, son yolculuktan doğan navlun ücreti ve boşaltma süresi aşıldığı için sürastarya ücretinden oluşmaktadır.

Taşıtan EXORA Şirketi, söz konusu sürastarya, navlun ücreti ile önceki yolculuktan kalan yarım navlun ücretini taşıyana ödememiştir. Bu durumda taşıyan AŞİYAN Şirketi, Türk Ticaret Kanunun kendisine tanıdığı en pratik alacağına kavuşma yolu olan hapis hakkını kullanma yoluna başvurabilir.

Kural olarak hapis hakkının kullanılabilmesi için eşyanın taşıyanın zilyetliğinde olması gerekir. TTK m. 1201 (1) hükmü istisnai olarak taşıyanın yük gönderilene teslim edildikten sonra dahi gönderilenin zilyetliği devam etmek şartıyla 30 gün içinde mahkeme aracılığıyla hapis hakkını kullanılabileceğini öngörmektedir. Olayda eşya gönderilene teslim edilmiştir ve teslimden itibaren 30 gün geçmemiştir. Ayrıca yük gönderilenin deposunda muhafaza edilmektedir. Bu sebeple AŞİYAN şirketi, son yolculuktan kaynaklanan ödenmeyen navlun ve beş günlük sürastarya ücreti için mahkemeye müracaat edip hapis hakkını kullanabilir.

Taşıyan önceki sevkiyattan kalan navlun ücreti için ise durum farklıdır. Zira, TTK m.1201 (3), sadece üzerinde hapis hakkı kullanılan eşyanın taşındığı yolculuktan doğan alacakları teminat altına almak hapis hakkının kullanılabileceğini öngörmektedir. Bu durumda önceki yolculuk yada sevkiyattan kaynaklanmış olan yarım kalan navlun alacağı için hapis hakkı kullanılması mümkün değildir.

Olayda navlun sözleşmesinden kaynaklanan alacaklar için hapis hakkı dışında kime başvurulacağı da sorulmaktadır. TTK m.1200 uyarınca navlun ve sürastarya ücretini taşıtan ödemek zorundadır. Gönderilen navlun ve hatta süresterya ücretinden sorumlu tutulamaz. Ancak, TTK 1203'e göre yükün teslimi, navlun ücretinin ödenmesi şartına bağlana-

rak gönderilen dolaylı olarak navlun ücretini ödemek zorunda bırakılabilir. Yine TTK m.1205 uyarınca böyle bir şarta rağmen, taşıyan, navlun ücretini almadan yükü gönderilene teslim ederse, taşıtan navlun ücretini ödemekten kurtulur. Ancak olayda ne navlun sözleşmesinde ne de konşimentoda yükün gönderilene teslimi böyle bir şarta bağlanmamıştır. Bu durumda, gönderilen İSDEMİR'den, navlun ve sürastarya ücretini ödemesi istenemez. Ayrıca taşıma sözleşmesinde ve konşimentoda ödeme şartıyla teslim hükmü de bulunmadığından taşıyan AŞİYAN Şirketinin taşıtan EXORA Şirketine rücu hakkı da kaybolmaz.

Sonuç olarak taşıyan AŞİYAN Şirketi navlun sözleşmesinden kaynaklanan alacağını hapis hakkı kullanacağı yükü sattırmaktan başka, taşıtan EXORA şirketinden talep ve tahsil edebilir.

MÜŞTEREK AVARYA

OLAY - 19

ALBATROS -1 gemisi, olağan bir tamir işlemi nedeniyle barınma limanına uğrar. Burada BYS A.Ş.'ye ait 750.000.-TL'lik yükün tamamı boşaltılır ve kıyıda emniyet altına alınır. Gemi tamir edilmeye başlanır. Tamir henüz bitirilmemişken aniden çıkan bir kasırga, ALBATROS -1 gemisinin gemide kalan CEYTAŞ A.Ş.'ye ait yükle birlikte bağlı olduğu yerde batmasına neden olur. ALBATROS -1 gemisinin kaptanı, tekrar yüzdürme operasyonu için 300.000 TL harcar. Olağan tamir masrafları da 150.000-TL tutar. CEYTAŞ A.Ş.'ye ait 600.000.-TL tutarındaki yükte hiçbir hasar meydana gelmez. ALBATROS -1 gemisinin olaydan sonraki değeri 2.100.000-TL olarak hesaplanır. Bu olayla ilgili bir dispeç raporu hazırlayınız.

ÇÖZÜM - 19

Uyuşmazlık kaza sonucu ortaya çıkan masraf ve fedakarlıkların hangisinin müşterek avarya kapsamında olduğu ve dispeç raporuna göre hangi oranda karşılanacağına ilişkindir.

Deniz ticaretinde müşterek avarya kavramı oldukça eskilere dayanmaktadır. Denizaşırı ticarette temel olan, yüke zarar gelmeden yolculuğun tamamlanmasıdır. Yolculuğun başlaması ile gemi ve yük kader birliği içinde olur. Bu sebeple yolculukta karşılaşılan tehlikelere karşı yük ve gemi birlikte korunmalıdır. Tehlikelerin bertaraf edilerek gemi ve yükün korunması müşterek avarya olarak karşımıza çıkar. Bu sebeple müşterek avarya gemiyi, yükü, diğer eşyaları ve navlunu tehlikeden korumak için olağanüstü fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılmasıdır. TTK m. 1272 (1) hükmünde müşterek avarya " *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.*" şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre, müşterek avaryanın unsurlarını şu şekilde sıralamak mümkündür.

- Gemi ve yük müşterek deniz sergüzeştine atılmış bulunmalıdır.
- Gemi ve yükü birlikte tehdit eden müşterek bir tehlikenin varlığı şarttır.
- Gemi ve yükü korumak için fevkalade masraf ve fedakârlık yapılmış olmalıdır.
- Tehlikeyi bertaraf etmek için yapılan fedakârlık iradi olmalıdır.

- Yapılan fedakârlık makul olmalıdır.
- Tehlikeyi bertaraf etmek için yapılan fedakârlık faydalı sonuçlanmalıdır.

Yükün zarar görmeden varma limanına ulaşabilmesinde bütün yük sahiplerinin çıkarı vardır. Yolculuğun selametle bitirilebilmesi için gemi ve yükü korumak için yapılan gider ve masrafların gemi ve yük sahipleri arasında paylaştırılması gerekmektedir. Müşterek avarya kapsamında değerlendirilen zarar ve masrafların gemi ve yük sahipleri arasında paylaştırılması işlemine dispeç denir. Bu paylaştırma yapılan hesap dispeç raporunda gösterilir.

Gemi ve yükü korumak için yapılan her masraf veya katlanılacak zarar müşterek avarya kapsamında değildir. Bu sebeple tehlikenin bertaraf edilebilmesi için yapılan masraf veya oluşan zarar müşterek avaryanın doğrudan doğruya neticesi olmalıdır. Müşterek avaraya kapsamına giren zarar ve masraflar her olay için ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

Müşterek avarya durumunda yük ve gemi sahiplerinin farklı milletten olmaları, uyuşmazlıklarda hangi ülke kanunun uygulanacağı sorununu gündeme getirmektedir. Kanunlar ihtilafı sorununu çözebilmek için York- Anvers Kuralları (YAK) kabul edilmiştir. Fakat YAK Kuralları bir sözleşme niteliği taşımamaktadır. Taraflar aralarındaki uyuşmazlığa başka bir milli kanun hükümlerinin uygulanacağını kararlaştırabilirler. TTK m.1273 hükmünde de bu husus "*Taraflarca başka bir husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde, müşterek avarya garamesi, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe' ye çevrilip yayımlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tabidir.*" şeklinde ifade edilmiştir.

Dispeç, müşterek avarya sayılan zarar ve masrafların gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılması işlemidir. Bu paylaşmaya ilişkin esaslar dispeç raporunda gösterilir. Dispeç raporunun bilirkişi raporu niteliğinde olduğu genellikle kabul edilmektedir. Hakem dispeççi seçilen bir kişi tarafından hazırlanan dispeç raporu ise tabiatiyle hakem kararı niteliğindedir.

Dispeç raporu dört kısımdan oluşur. Birinci kısımda dispeç raporunun gerekçesini oluşturacak şekilde olay anlatılır. İkinci kısımda, gemi, yük

ve navlun zararları ile kaptan tarafından yapılan fevkalade masrafların yer aldığı alacaklı (aktif) masa oluşturulur. Üçüncü kısımda, gemi, yük ve navlundan kurtulanların yolculuk sonrası değerleri ile bütün müşterek avarya zararları gösterilir. Dördüncü bölümde de alacaklı masa, borçlu masaya bölünerek müşterek avarya garame (paylaştırma) oranı bulunur. Deniz sergüzeşitine katılan her varlıkla müşterek avarya garame oranı çarpılarak, o varlığın katlanacağı fedekarlık bedeli bulunur. Bu şekilde kendisine düşenden daha fazla fedakarlığa katlanana, daha az fedakarlığa katlanandan alınacak bedelle denkleştirme yapılarak müşterek avarya sonuçlandırılır.

Olay; ALBATROS-1 gemisi olağan tamir sebebiyle limana uğramıştır. Limanda ise BYS A.Ş.' ye ait 750.000.- TL' lik yükün tamamını boşaltmıştır. Daha sonra, gemi, tamir edilirken çıkan kasırga sebebi ile CEYTAŞ A.Ş.' ye ait yükle birlikte bağlı olduğu yerde batmıştır. Geminin tekrar yüzdürülmesi için 300.000.-TL masraf yapılmıştır. Ayrıca, geminin olağan tamir işleri için 150.000.-TL harcanmıştır.

1. Alacaklı Masa

Olay YAK VIII Karaya Oturmuş Geminin Hafifletilmesi Giderleri ve Bunun Sonucu Olan Zarara ilişkin müşterek avarya kapsamında düşünülebilir. Ancak yüzdürme YAK VIII'de düzenlenmemiştir. Ancak boşaltma ve yüzdürme birbirini izleyen doğal bir süreç olduğu için YAK VIII kapsamında değerlendirilmektedir. Sadece yüzdürme masrafları söz konusuysa YAK'ın A Kuralı uygulanır. Olayda sadece yüzdürme masrafları konu edildiği için YAK Kural A kapsamında talep kabul edilebilir.

Şu hale göre olayda alacaklı masaya aşağıdaki taleplerin kabul edilmesi gerekir.

- Tekrar yüzdürme sebebiyle yapılan 300.000.-TL'lik masraf alacaklı masada yer alacaktır.
- ALBATROS-1 gemisine yapılan olağan tamir masrafı müşterek avarya kapsamına girmeyecektir. Müşterek avarya kapsamında katlanılması geren zarar ve masraf öngörülemeyen tehlike karşısında yapılan fedakârlıklardır. Bu sebeple 150.000.- TL' lik olağan tamir masrafı da müşterek avarya kapsamına dâhil edilmeyecektir.

- BYS'ye ait 750.000.-TL bedelli yük müşterek avaryaya katılmayacaktır. Zira bu yük kasırga tehlikesi başlamadan önce kıyıda emniyet altındadır. Yüzdürme için yapılan fedakarlık söz konusu yük ile ilgili değildir.

Bu sebeple Alacaklı Masa Toplamı:300.000.-TL

2. Borçlu Masa

Borçlu masa, bütün varlıkların (gemi, yük, navlun) yolculuk sonundaki değerleri ile bunlara ilişkin zararların toplandığı masadır.

- ALBATROS -1 yolculuk sonrası değeri 2.100.000-TL ile borçlu masaya girer. Zira hem gemi hem de zararı müşterek avarya fedakarlığına dahil olmalıdır.
- CEYTAŞ A.Ş.' ye a ait 600.000.-TL tutarındaki yükte hiçbir hasar meydana gelmemiştir. Sağlam kalan bu yük kaza sonundaki tam değer üzerinden borçlu masaya yazılmalıdır.
- BYS A.Ş.' ye ait 750.000.-TL'lik yük boşaltılıp kıyıda emniyet altına alınmıştır. Kasırga sebebiyle geminin battığında BYS A.Ş.' ya ait yük gemide bulunmamaktadır. TTK m. 1272' e göre müşterek avaryada gemi ve yükü birlikte tehdit eden bir tehlikenin varlığı şarttır. Olayda BYS A.Ş.' ye ait 750.000.- TL' lik yük kasırgadan etkilenmemiştir ve yükü tehdit eden bir durum söz konusu değildir. Söz konusu yük zaten kıyıda emniyet altındadır. Bu sebeple müşterek avaryada yüzdürme faaliyeti kapsamının dışında bulunan BYS'ye ait yük borçlu masaya da girmeyecektir

Bu sebeple Borçlu Masa Toplamı: 2.100.000.-TL
600.000.- TL
\+ 300.000.- TL
3.000.000.-TL' dir.

3. Müşterek Avarya Garame Oranı

Alacaklı masa: 300.000.-TL
——————————— = 0,10 (%10) garame oranı
Borçlu masa: 3.000.000.-TL

Bu garame oranına göre;

- Albatros-1 gemisinin iştirak değeri: 2.100.000.-TL+300.000.-TL=2.400.000.-TL' dir.

  Albatros-1 gemisinin borçlu olduğu tutar: 2.400.000 X 0,10=240.000TL

- CEYTAŞ yükünün iştirak değeri: 600.000.-TL'dir.

  CEYTAŞ yükünün borçlu olduğu tutar: 600.000 X 0,10= 60.000 TL

Sonuç olarak; 2.100.000.-TL'lik gemisini batmaktan kurtaran ve 300.000.-TL yüzdürme masrafı yapan Albatros-1 donatanı 240.000 TL' ya kendisi katlanacaktır. Zararın geri kalan kısmını müşterek avarya alacağı olarak CEYTAŞ A.Ş.' de talep edecektir.(ALACAKLI)

CEYTAŞ A.Ş. ise 600.000.- TL tutarındaki zarar görmeyen yüküne karşılık Albatros-1 60.000 TL'lik müşterek avarya ödemesi yapacaktır. (BORÇLU)

OLAY - 20

ALBATROS-1, okyanusta seyir halinde iken 5 nolu deposundaki BYS Dış Ticaret'e ait pamuk yükü tutuşmaya başlar. Aniden gemiyi kapsayacak hale gelen yangını söndürme faaliyetlerine başlanır. Bu arada dışarıdan yardım da istenir ve o sırada yakın mesafede bulunan PELİKAN gemisi de yangın söndürme faaliyetlerine katılır ve 250.000.--USD tutarında kurtarma masrafı yapar. Yangını söndürme faaliyetleri sırasında sıkılan su ve kimyasal maddeden dolayı ALBATROS-1 gemisinde bulunan CEYTAŞ şirketine ait yükün 300.000.--USD'lik kısmı telef olur. CEYTAŞ'ın sağlam yükünün varma limanındaki değeri 400.000.-USD olarak hesaplanmıştır. Yangın sonunda BYS'ye ait 500.000.-ABD Doları tutarındaki pamuklarının tamamı yanar. Ayrıca yangını söndürmek için kapakların kırılması nedeniyle ALBATROS -1'de 200.000.-ABD Doları hasar meydana gelir. ALBATROS -1'in yolculuk sonundaki değeri 1.600.000.-USD'dir.

ÇÖZÜM - 20

ALBATROS-1 gemisinde çıkan yangını söndürmek için yapılan masraflar verilen zararlar ve yanan yükle ilgili hangi fedakarlıkların müşterek avarya kapsamına girip girmediği aşağıdaki dispeç raporunda tespit edilmiştir:

1. Alacaklı Masa

Olayda YAK Kural III uyarınca yangın söndürme müşterek avaryası söz konusudur. Buna göre, gemide çıkan yangını söndürmek için gemi ve yüke veya bunlardan birine su veya başka surette verilen zararlar müşterek avarya sayılır. Ancak herhangi bir şekilde yangının, dumanın veya sıcaklığın sebep olduğu zararlar müşterek avarya kapsamı dışındadır.

Bundan başka, 2004 YAK

VI(a) uyarınca kurtarma ödemeleri müşterek avarya olmaktan çıkarılmıştır.

Şu hale göre olayda alacaklı masaya aşağıdaki taleplerin kabul edilmesi gerekir:

- 300.000. -USD CEYTAŞ'a ait yükün yangında kurtarma sırasında uğradığı zarar,
- 200.000.-USD yangın kurtarma sırasında ALBATROS – 1 Gemisinin kapaklarına verilen zarar.

Alacaklı Masa Toplamı: 500.000.-USD

Ateşten yanan BYS'ye ait yük zararı yangın söndürme müşterek avaryasına girmeyecektir. Zira bu zararın yangın söndürmeyle bir ilgisi yoktur.

Kurtarma ücreti, ayrıca müstakilen talep edilebileceğinden, PELİKAN gemisinin kurtarma alacağı da müşterek avarya alacaklı masa dışında değerlendirilmiştir.

2. Borçlu Masa

Borçlu masa, bütün varlıkların (gemi, yük, navlun) yolculuk sonundaki değerleri ile bunlara ilişkin zararların toplandığı masadır (YAK Kural XVII).

ALBATROS -1'in yolculuk sonrası değeri 1.600.000.-USD ile borçlu masaya girer. Yine gemide meydana gelen zarar 200.000.-USD 'de borçlu masaya yazılacağından, ALBATROS -1'le ilgili borçlu masada yer alacak tutarı 1.800.000.-USD'dir. Zira hem gemi hem de zararı müşterek avarya fedakarlığına dahil olmalıdır.

CEYTAŞ'a ait sağlam kalan yükün varma limanındaki değeri 400.000.-USD ve 300.000.-USD yangın söndürme zararı olarak toplam 700.000.-USD değer üzerinden borçlu masaya yazılmalıdır.

Müşterek avaryadan faydalı bir netice elde edemeyen ve yangın söndürme kapsamı dışında bulunan BYS'ye ait yük borçlu masaya da girmeyecektir.

Yine PELİKAN gemisinin kurtarma alacağı da doğal olarak borçlu masada yer almayacaktır.

Bu durumda borçlu masa tutarı:

- ALBAROS-1 Gemisinin iştirak değeri 1.800.000.-USD
- CEYTAŞ yükünün iştirak değeri 700.000.-USD

Olmak üzere toplam 2.500.000.-USD' dir.

4. Müşterek Avarya Garame Oranı

Alacaklı masa: 500.000.-USD

----------= 0,20 (%20)

Borçlu masa: 2.500.000.-USD

Bu garame oranına göre;

- ALBATROS 1 gemisinin borçlu olduğu tutar: 1.800.000 X 0,20= 360.000.-USD
- CEYTAŞ yükünün borçlu olduğu tutar : 700.000 X0,20 = 140.000. -USD

TOPLAM

= 500.000.-USD

Sonuç olarak;- 1.600.000.-USD'lik gemisini yanmaktan kurtaran ve 200.000.-USD masraf yapan ALBATROS 1 Donatanı 360.000-200.000 = 160.000.-USD müşterek avarya ödemesi yapacaktır. (BORÇLU)

- 700.000.-USD tutarındaki yükünden 300.000.--USD tutarındaki kısmı yanan yük sahibi CEYTAŞ kendisi 140.000.-USD'ye katlanacak (bu kadar borçlu) olduğundan 300.000-140.000 = 160.000.-USD'yi müşterek avarya alacağı olarak alacaktır. (ALACAKLI)

  Bu işlemin sonunda; ALBATROS-1'in donatanı CEYTAŞ'a 160.000.-USD ödeyecektir

- 700.000 -USD tutarındaki yükünden 300.000.-USD tutarındaki kısmı yanan yük sahibi CEYTAŞ kendisi 140.000.-USD'ye katlanacak (bu kadar borçlu) olduğundan 300.000-140.000 = 160.000.-USD'yi müşterek avarya alacağı olarak alacaktır. (ALACAKLI)

  Bu işlemin sonunda; ALBATROS-1'in donatanı CEYTAŞ'a 160.000.-USD ödeyecektir.

ÇATMA

OLAY - 21

ALBATROS gemisi İzmir limanına doğru yaklaşmaktayken kaptanın görüş ve karar verme yeteneğini etkileyecek oranda içkili olması ve sisli havada seyir kurallarına uymaması nedeniyle demirli halde bulunan PELİKAN gemisine çarpmıştır. PELİKAN gemisinin de sisli havada gerekli ışıklandırmayı yapmadığı tespit olunmuştur. Kaza sonucu ALBATROS gemisinin güvertesinde bulunan YNR Şirketine ait iki konteyner denize düşmüş ve bir konteynerde bulunan yükün yarısı da çarpma etkisi sonucu hasara uğramıştır. Ayrıca PELİKAN gemisinde bulunan gemi adamlarından birisi ölmüş, beş tanesi de yaralanmıştır. Kaza nedeniyle ALBATROS gemisi 15 günde tamir edilecek şekilde hasarlanmış ve tamir masrafından başka Tuzla Tersanesine kadar çekilmesi için römorkaj masrafı yapılmıştır. Küçük bir gemi olan PELİKAN gemisi de tamir kabul etmez hale gelmiştir. Kaza sonucunda yapılan bilirkişi incelmesinde kazada ALBATROS gemisinin gemi adamları %80, PELİKAN gemisinin gemi adamları da %20 oranında kusurlu bulunmuştur. Bu kaza ile ilgili ölen ve yaralanan gemi adamlarının, YNR Şirketinin, PELİKAN ve ALBATROS gemilerinin donatanlarının avukatları olsaydınız kime karşı, hangi oranda ve hangi alacaklarınızın karşılanması için dava açardınız.

Not: Alınacak tazminatlar LLM Konvansiyonuna göre belirlenecek sınırın altında kalmaktadır.

ÇÖZÜM - 21

Uyuşmazlık, iki geminin karıştığı bir çatma sonucu oluşan maddi ve cismani zararların tazminine ilişkindir.

İki veya daha fazla geminin birbirine çarpmasına çatma denilmektedir. Çatma, deniz ticaret hukukunda düzenlenmiş özel bir haksız fiil niteliğindedir.

Çatma kusursuz çatma ve kusurlu çatma olarak ikiye ayrılır.

TTK m. 1287 (1) hükmünde, umulmayan bir hal veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılamamayan çatmalar, kusursuz çatma olarak düzenlenmiştir. Kusursuz çatmada donatanların sorumluluğu yoktur. Herkes, çatma nedeniyle meydana gelen kendi zararına katlanmak zorundadır.

Kusurlu çatma da, bir tarafın kusuruyla çatma ve ortak kusurlu çatma olarak iki başlık altında incelenmektedir.

Gemilerden birinin gemi adamlarının deniz trafik kurallarına uymaması sonucu oluşan çatmalar, bir tarafın kusuruyla meydana gelen çatma sayılır. TTK m.1288 "*Çatma, gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse, zararı o geminin donatanı tazmin etmek zorundadır.*" demek suretiyle kusuruyla çatmanın meydana gelmesine neden olunan geminin donatanını zarardan sorumlu tutmuştur.

Çatmaya karışan gemilerin hepsinde kusur varsa ortak kusurlu çatmadan söz edilir. Ortak kusurlu çatmaya ilişkin TTK m.1289 (1) "*Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan eşyanın uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumludur. Bununla beraber, duruma göre, bu oranın saptanması mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu tutulurlar. Bu tazminat istemleri bakımından, donatanların üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğu müte-*

selsil değildir." hükmünü içermektedir. Buna göre, çatışan gemilerinin donatanları, çatma nedeniyle meydana gelen zarardan kendilerinin veya gemi adamlarının kusur oranlarına göre sorumlu tutulurlar. Eğer kusur oranı saptanamaz veya eşit oranda kusur varsa her donatan eşit olarak (50/50 gibi) sorumlu olurlar.

Çatmada da taşıyanın sorumluluğunda olduğu gibi teknik kusur istisnası getirilmiştir. TTK m.1289 (2) bu durumu şu şekilde ifade etmiştir: "*Çatma, gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ait bir hareketinin sonucu olduğu takdirde, donatan, kendi gemisinde taşınan yükün ilgililerine karşı 1062 nci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi ve 1180 inci maddenin birinci fıkrasının birinci cümlesi hükümleri uyarınca sorumlu olmaz.*" . Buna göre donatan, kendi gemisinde taşınan yük, gemi adamlarının teknik idare kusurundan dolayı meydana gelen çatma nedeniyle zarara uğrarsa sorumlu tutulamaz. Ancak yük ilgilisinin çatışan diğer geminin donatanına başvurmasına TTK m.1289 (2) engel değildir.

Geminin sevk ve idaresine ait teknik kusur olarak, yanlış manevra yapılması, rotanın hatalı tespit edilmesi, fenerlendirme ve ışıklandırma eksiklikleri, şartlara uymayan hız tayini gibi kusurlar gösterilebilir.

Çatmada maddi zarar kaleminden fiili zararlar ve mahrum kalınan karlar istenebilir. Çatma sonucu batan geminin kurtarılması, tamir limanına kadar çekilmesi ve tamir masrafları ve tamir süresince gemi adamlarına ödenen ücretler fiili zarar kapsamındadır. Bunun yanında, donatanın gemisinin tamir süresince kullanamamaktan dolayı uğradığı navlun geliri kaybı da mahrum kalınan karını oluşturur.

Ortak kusurlu çatmada bedensel zararlar Kanunda özel olarak düzenlenmiştir. TTK m.1290 "*Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, gemilerde bulunan kişilerin çatma yüzünden ölümünden veya yaralanmasından yahut sağlığının bozulmasından doğan zararlardan müteselsilen sorumludur. Bununla beraber, duruma göre bu oranın tespiti mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu olurlar.*" hükmünü içermektedir. Buna göre, donatanlar bedensel veya cana gelen zararlardan müteselsilen sorumludurlar. Burada kusur, donatanların birbirine rücu bakımından

önemlidir. TTK m.1290 (2)'de yer alan "*Donatanların birbirine rücuunda, her donatan, kusurunun ağırlığı oranında sorumludur.*" hükmü gereği zarar görene kendi kusur oranından fazla ödeyen donatan, bu miktarı diğer çatışan geminin donatanına rücu edebilir.

Olayda ALBATROS ve PELİKAN gemilerinin çatışmaları sonucu yük zararı, bedensel ve can zararı ile çatışan gemilerle ilgili maddi zarar oluşmuştur. Bu zararın tazminini kusur durumuna göre değerlendirmek gerekir.

İki geminin karıştığı çatmada, ALBATROS gemisinin gemi adamları görüş ve karar verme yeteneğini etkileyecek oranda içkili olunması ve sisli havada seyir kurallarına uyulmaması nedeniyle %80 oranında kusurlu bulunmuştur. Diğer çatışan PELİKAN gemisinin gemi adamlarına ise, sisli havada gerekli ışıklandırmayı yapmadıkları gerekçesiyle %20 kusur verilmiştir. Olayda ortak kusurlu çatma söz konusudur. Bu nedenle ortak kusurlu çatmayı düzenleyen kurallara göre oluşan zararın tazmini prensipleri belirlenecektir.

Çatmada ölen ve yaralanan gemi adamları açısından; Olayda PELİKAN gemisinde bulunan gemi adamlarından birisi ölmüş ve diğer beş tanesi yaralanmıştır. Türk Hukukuna göre destekten yoksun kalma alacakları, tedavi ve defin giderleri bu anlamda can kaybından doğan zarar kalemleri arasındadır. Yaralanmadan doğan zararlar da esas itibariyle hastane ve tedavi giderleri ile çalışamamaktan doğan zararlardır. TTK m.1290 (1) hükmünde çatma nedeniyle can kaybından ve yaralanmadan dolayı çatışan gemilerin donatanlarının müteselsilen sorumlu olduğu öngörülmüştür. Bu nedenle söz konusu zarara uğrayanlar zararlarının tamamını ALBATROS veya PELİKAN gemisinin donatanından isteyebilirler. Örneğin; zararın tamamını kendisinden talep edilen ALBATROS gemisinin donatanı ödemek zorunda kalmışsa, ödediği tazminatın %20'sini TTK 1290 (2) hükmü gereği PELİKAN gemisinin donatanından rücu davasıyla geri alabilir.

Yükü hasar ve zıyaa uğrayan YNR şirketi açısından; yükün uğradığı zarar bakımından çatışan gemilerin donatanları, kusurları oranında sorumludurlar. Ayrıca çatışan gemideki zarara uğrayan yük bakımından donatan, taşıyanın sorumluluğu hakkındaki hükümlere göre sorumlu olacaktır. Buna göre YNR Şirketinin hasar ve zıyaa uğrayan konteyner yükü

ALBATROS gemisinde bulunduğundan bu geminin donatanı ile arasındaki ilişki, taşıyanla yük ilgilisi arasındaki ilişki gibidir. TTK m.1289 (2) hükmünün atfı nedeniyle taşıyan geminin sevk ve idaresindeki teknik kusurdan dolayı yük ilgililerine karşı sorumlu tutulamaz. ALBATROS gemisinin gemi adamlarının alkollü olarak seyir kurallarına uymaması, teknik kusur oluşturmaktadır. Bu nedenle YNR Şirketi yükü taşıyan ve teknik kusurdan dolayı sorumlu olmayan gemisinin ALBATROS gemisinin donatanına tazminat talebiyle başvuramaz. Ancak aynı sonuca çatmaya katılan diğer PELİKAN gemisi için varamayız. Zira teknik kusur istisnası sadece yükün bulunduğu ALBATROS gemisinin donatanı için öngörülmüştür. Bu durumda TTK m.1289 (1)'e göre PELİKAN gemisinin donatanı kusur oranına göre yük ilgilisinin zararını karşılamak zorundadır. Olayda PELİKAN gemisinin kusuru %20 oranında olduğundan YNR Şirketinin zarara uğrayan 2,5 konteyner yükünden dolayı uğradığı zararın %20'sini PELİKAN gemisinin donatanı karşılayacaktır.

PELİKAN gemisinin donatanın zararı; çatma sonucu PELİKAN gemisi büyük tahribat görmüş ve tamir kabul etmez hale gelmiştir. Olayda ortak kusurlu çatma mevcut olduğundan her donatan karşı geminin uğradığı zararı kendi kusur oranına göre karşılamakla yükümlüdür. Çatışan karşı ALBATROS gemisinin donatanı %80 bulunan kusur oranı nedeniyle tam hasara uğrayan PELİKAN gemisinin değerinin %80'ni ödemek zorundadır. Doğal olarak, tam hasara uğrayan PELİKAN gemisinin değerinden enkaz bedeli düşülecektir.

ALBATROS gemisinin donatanın uğradığı zarar bakımından; Çatma nedeniyle ALBATROS gemisi 15 günde tamir edilecek şekilde hasarlanmış ve tamir masrafından başka Tuzla Tersanesine kadar çekilmesi için römorkaj masrafı yapılmıştır. Çatma halinde hem fiili zarar hem de kar mahrumiyeti maddi tazminat olarak talep edilebilmektedir. ALBATROS gemisinin donatanın ödemek zorunda kaldığı hem tamir limanına çekilme ücreti ve tamir masrafı fiili zarar niteliğindedir. Bundan başka ALBATROS gemisi tamirde kaldığı 15 günlük süre boyunca ticaret yapamayarak navlun geliri ve dolayısıyla kar kaybına uğramıştır. ALBATROS gemisinin donatanı uğradığı maddi zarar kapsamındaki bu zararlarını karşı PELİKAN gemisinin donatından talep edebilir. Ancak isteyeceği tazminat bedeli PELİKAN gemisinin kusur oranına göre olacağından uğradığı söz konusu maddi zararın %20'sini alabilme hakkına sahiptir.

Ayrıca, olayda rakam belirtilmemekle beraber ALBATROS gemisinin donatanı ile PELİKAN gemisinin donatanın talep etmeye hakkı olduğu zararlardan az olanın daha çok olana karşı takas definde bulunabileceğini belirtmekte yarar vardır.

GEMİ ALACAĞI

OLAY - 22

Türk Gemi Siciline kayıtlı, donatanı BRC Şirketi olan ALBATROS gemisi Mersin İcra Müdürlüğü tarafından yapılan ihale sonucunda 1.000.000 TL bedelle satılmış ve satış bedeli aynı gün dosyaya yatırılmıştır. Satış bedeli bütün alacaklıların alacağını karşılamadığından icra müdürü tarafından sıra cetveli düzenlenecektir. Donatan BRC Şirketinden alacaklı olanlar şunlardır:

1. Satışa konu gemi üzerinde, 07.07.2007 tarihli "düzenleme şeklinde gemi ipoteği akdi" ile alacaklı ALC Şirketi lehine sabit değerli ipotek tesis edilmiştir. İpotek bedeli 800.000 TL olarak kararlaştırılmıştır.
2. KURTARAN Şirketi tarafından 250.000 TL kurtarma ücreti alacağının tahsili amacıyla başlatılan takip 01.01.2015 tarihinde kesinleşmiştir.
3. ALBATROS gemisinin makinisti MANÇO, 300.000 TL ücret alacağı için başlattığı takibin kesinleşme tarihi, 06.06.2014 tarihidir.
4. Alacaklı HAVUZBANK, kredi alacağının tahsili amacıyla başlattığı takipte satışa konu gemi hakkında 04.04.2014 tarihinde haciz uygulanmıştır.

Siz icra müdürü olsaydınız yukarıda sayılan alacakların paylaştırılması için sıra cetvelini nasıl yapardınız?

ÇÖZÜM - 22

Uyuşmazlık gemi alacaklarının sırası ve geminin cebri icradan satışından elde edilen bedelin paylaştırılması ile ilgilidir.

Gemi alacağı hakkı, gemi alacaklısına belirli şartlar çerçevesinde alacağını tahsil etme imkânı verir. Belirli şartların varlığı halinde kendiliğinden doğan bir hak niteliğini taşımaktadır. Gemi alacağı hukuki niteliği TTK m. 1321'de kanuni rehin hakkı olarak nitelendirilmiştir.

Gemi alacağı hakkının tescil edilmesi gerekmez. Gemi alacaklısı hakkını, geminin zilyetliğini elinde bulunduran herkese karşı ileri sürebilir. Zilyetliği elinde bulunduran kimse de bu hakkın kullanılmasına karşı iyiniyet iddiasında bulunamaz.

Gemi alacağı hakkını veren alacaklar sınırlı sayı ilkesiyle belirlenmiştir.

TTK m. 1320' de gemi alacakları şu şekilde sayılmıştır:

"a) Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları.

b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar.

c) Kurtarma ücreti.

d) Liman, kanal, diğer suyolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler.

e) Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar.

f) Müşterek avarya garame payı alacakları".

Buna göre, ancak yukarıda sayılan alacaklar için gemi alacağı hakkı sayılır. Bunun dışında başka gemi alacağı hakkı oluşturulamaz.

Gemi alacaklısı hakkının kapsamı ve derecesi TTK 1323' te belirtilmiştir. Buna göre, kanuni rehin hakkı veren gemi alacağının diğer alacaklara göre sırasını şu şekilde ifade etmek mümkündür.

- Hak gemi üzerinde tescil edilmiş ya ada edilmemiş bütün kanuni ve akdi rehin haklarından ve ayni haklardan önce gelir.
- Eğer gemi cebri icra yoluyla satılırsa, akdi ve rehinli alacaklardan ve hacizle temin edilen alacaklardan önce ödenir.
- Müşterek avarya garame alacakları ise kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdî rehin haklarıyla ayni yükümlülüklerden sonra gelir.

Gemi alacakların sırası ise TTK m.1324 hükmünde;

"(1) Gemi alacağının hakkının verdiği kanuni rehin haklarının sırası, 1320 nci maddede gemi alacaklısı hakkı verdiği açıklanan alacakların sırasına göre belirlenir; şu kadar ki, 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (f) bendinde sayılan gemi alacaklıları hakkında 1323 üncü maddenin ikinci fıkrası hükmü saklıdır.

(2) Yalnız kurtarma ücreti alacağının verdiği kanuni rehin hakkı, bu alacağın doğumuna sebebiyet veren faaliyetin yapıldığı tarihten evvel gemi üzerinde doğmuş olan bütün diğer rehin haklarından önce gelir. Kurtarma ücreti alacağının verdiği kanuni rehin haklarından sonra doğanlar, evvel doğanlardan önce gelir; bu hükmün uygulanmasında her bir kurtarma faaliyetinin sona erdiği tarih esastır.

(3) 1320 nci maddenin birinci fıkrasının (a), (b), (d) ve (e) bentlerinde öngörülen gemi alacakları kendi aralarında eşit hakka sahiptirler. " şeklinde belirtilmiştir.

Gemi, cebri icra yoluyla satılarak paraya çevrildiğinde, satış bedeli, bütün alacaklıların alacağını ödemeye tamamen yetmezse icra müdürlüğü paraların paylaştırılması için sıra cetveli yapar. Esasen sıra cetveli İcra ve İflas Kanunu 140 ve devamında düzenlenmiştir. Ancak Türk Ticaret Kanunu gemilerin cebri icra ile satışında paraların paylaştırılmasına

ilişkin özel hükümler sevk etmiştir. TTK m.1389 *"(1)Türk veya yabancı bayraklı bir gemi, cebri icra yoluyla satıldığında, satış tutarı bütün alacaklıların alacağını ödemeye yetmezse, icra dairesi, alacaklıların bir sıra cetvelini yapar. Alacaklar bu cetvele 1390 ila 1397 nci maddelerde belirtilen sıra ile kaydedilir.*

(3) Bir sıradaki alacaklılar, alacaklarını tamamen almadıkça, sonra gelen sıradaki alacaklılara ödemede bulunulmaz." hükmünü içermektedir. Buna göre, icra müdürlüğü paraya çevrilen gemi üzerindeki alacakları TTK m.1390 ila 1397 arasında belirtilen sıraya göre sıra cetveline kaydeder. Sıra cetveline kaydedilen bu alacaklar ödenmeden sonraki alacağa ödeme yapılmaz. TTK 1390 ila 1397.maddesindeki alacaklar ödendikten sonra İİK m.206/4 hükmünde belirtilen imtiyazlı alacaklar ödenir.

Olayda ALBATROS gemisi Türk gemi siciline kayıtlı bir gemidir. Geminin satış bedeli bütün alacaklıların satış bedelini karşılamadığından icra müdürlüğü tarafından sıra cetveli düzenlenerek satış bedelinin paylaştırılması gerekir. Sıra cetveli düzenlenirken TTK 1320, 1324, 1352 ve 1390. maddelerindeki hükümler gözetilmelidir. Buna göre,

- Makinist MANÇO, TTK m.934 hükmü gereği gemi adamı olup, ücret alacağı TTK 1320. Maddesine göre gemi alacaklısı hakkı vermektedir. Gemi adamlarının alacakları TTK 1392. maddesine göre üçüncü sırada ancak TTK 1324. maddesindeki düzenlemelerden dolayı birinci derecede yer almaktadır. Bu nedenle MANÇO'nun 300.000.-TL'lık alacağı birinci sıraya yazılarak ilk önce ödenmelidir.
- Alacaklı KURTARAN Şirketinin 250.000.-TL kurtarma ücreti alacağı TTK 1320. maddesine göre gemi alacağı niteliğindedir. Kurtarma ücreti alacağı, sıra cetvelinde TTK m.1392 uyarınca üçüncü sırada ancak TTK' nın 1324. maddesindeki düzenlemelerden dolayı üçüncü derecede yer almaktadır. Ancak olayda TTK m.1320 (1-b) hükmünde bahsedilen ikinci sırada yer alan can kaybı ve diğer bedensel zarar alacağı bulunmamaktadır. Bu nedenle önce MANÇO'nun alacağı için pay ayrıldıktan sonra ikinci derecede yer alması gereken başka gemi alçağı bulunmadığından, KURTARAN şirketinin kurtarma ücreti olan 250.000.TL'nin tamamı için pay ayrılmalı ve sıra cetvelinde ikinci sıraya yazılmalıdır.

- ALBATROS Gemisi üzerinde 07.07.2007 tarihinde ALC Şirketi lehine sabit değerli 800.000.-TL bedelli gemi ipoteği kurulmuştur. Sabit değerli söz konusu gemi ipoteği resmi makamlar huzurunda yapılmış bir borç ikrarı niteliğinde olduğundan, ALC Şirketinin ipotek bedelinin tamamını talep etme hakkı vardır. Ancak TTK m. 1323 (1) gereği akdi rehin haklarının sırası, gemi alacağı haklarından sonra gelmektedir. Bu nedenle ipotek alacaklısı ALC şirketi geminin satış bedelinden 800.000.-TL'lik ipotekli alacağını, MANÇO ve KURTARAN şirketinin gemi alacaklarından sonra tahsil edecektir. ALC Şirketinin gemi ipoteği alacağı sıra cetvelinde üçüncü sırada yer alacaktır. Bu sebeple ALBATROS Gemisinin 1.000.000.-TL'lık satış bedelinden gemi alacağı hakkı sahipleri MANÇO ve KURTARAN şirketinin toplam 550.000.-TL tutan alacakları ayrıldıktan sonra kalan 450.000-TL gemi ipoteği alacalısı ALC Şirketine ödenir. İpotekli alacaklı ALC'nin bu satıştan dolayı 350.000-TL rehin açığı kalmıştır.
- Alacaklı HAVUZBANK kredi alacağının tahsili amacıyla başlattığı takipte satışa konu gemi hakkında 09.09.2014 tarihinde haciz uygulatmıştır. HAVUZBANK'ın alacağı adi bir alacak niteliği ile sıra cetvelinde, gemi alacaklıları sıra cetvelinde MANÇO ve KURTARAN Şirketlerinin alacağından sonra gelecektir. Dahası ALBAROS üzerinde ALC şirketinin gemi ipoteği, alacaklı HAVUZBANK'ın haczinin kesinleşme tarihinden önce kurulduğu için sıra cetvelinde ipoteğin önceliği olacaktır. Dolayısıyla, HAVUZBANK'ın alacağı MANÇO ve KURTARAN Şirketinin gemi alacaklarından ve ALC Şirketinin ipotekli alacağından sonra dördüncü sırada tahsil edilecek ve sıra cetveline dördüncü sırada yazılacaktır. Bir üst sıradaki ALC Şirketinin alacağını dahi karşılamaya yetmeyen geminin satış parasından son sıradaki HAVUZBANK herhangi bir bedel tahsil edemeyecektir.