DENİZ TİCARET HUKUKU

GİRİŞ

Deniz hukuku, gemilerin denizde sefer yapmaları dolayısıyla **bireyler arasında** ve **bireyler ile devlet** ve **devletler arasında** ortaya çıkan hukuki ilişkileri düzenleyen hukuk dalıdır. Deniz hukuku bir "özel hukuk" düzenidir. İki kısma ayrılmaktadır;

1) Deniz Kamu Hukuku: Devletler arası ile fert-devlet arasında ortaya çıkan ilişkileri düzenler. Dalları;

- Deniz Devletler Hukuku: Karasularının sınırı, kıt'a sahanlığı gibi sorunlara ilişkin kuralları kapsar.
- Deniz İdare Hukuku: Devletin denizdeki seyrüseferi kontrol etmesi ve denizde can ve mal emniyetini sağlaması, gemilerin tescili, bayrak taşıma hakkı gibi esasları kapsar.
- Deniz Sosyal Güvenlik Hukuku: Gemi adamlarının sosyal güvenliklerine ilişkindir.

2) Deniz Hususî Hukuku: Denizde seyrüseferin fertler veya kamu tüzel kişileri arasında ortaya çıkardığı özel hukuk alanındaki hukuki ilişkileri düzenleyen kurallardır.

KONU

→ Deniz Ticareti Hukuku nedir?

Ticaret gemilerinin denizde seyrüseferi dolayısıyla fertler arasında doğan hukuki ilişkileri düzenleyen hukuk branşıdır.

→ Ortaya çıkış sebebi nedir?

Sefere çıkan gemi ile içindeki yük ve insanların açık denizde veya yabancı ülke limanlarında uzun süre yalnız kalması tehlikelidir. Bu tehlikeye karşı gemide düzeni sağlayacak bir kaptanın yönetici olarak bulunması, bu kaptana geniş yetkiler tanınması ile ağır sorumluluk altına sokulması gerekmiş ve buna ilişkin düzenlemeler ortaya çıkmıştır.

Deniz ticareti hukukuna ilişkin bazı kavramlar;

- **Müşterek Avarya:** Müşterek tehlikeye maruz bulunan gemi ve yükün karşılaştığı tehlikeleri önlemek için yapılacak bir fedakarlıktan doğan zarar veya masrafların, müşterek tehlikeye maruz değerler arasında paylaşılmasıdır.
- **Gemi Alacaklısı Hakkı:** Gemisini deniz ticaretinde kullanan kişi*(donatan)* bu faaliyeti ile büyük bir risk altına girdiği için bütün malvarlığı ile sorumlu tutulmamıştır. Bu sınırlı sorumluluğa karşılık deniz alacaklılarına donatanın deniz serveti üzerinde diğer alacaklılara karşı bir ayrıcalık tanınmıştır. Bu bir kanuni rehin hakkıdır.
- **Konişmento:** Yükle ilgililerin yük üzerindeki haklarını temsil eden**kıymetli evraktır.**

- Ek Bilgi: Türkiye'de Deniz Ticareti Hukuku'na dair ilk kanun 1864 tarihli *"Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahriye"*dir. Fransız Ticaret Kanunu'ndan iktibastır. Daha sonra 1929 yılında Alman Ticaret Kanunu'ndaki deniz ticaretine ilişkin hükümler alınmıştır. Günümüzde ise 2011 tarihli hükümler yürürlüktedir. Bu hükümler manzumesi Ticaret Kanunu'nun beşinci kitabını teşkil etmektedir.

GEMİ TANIMI

- **Madde 931/1: "***Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkanı bulunmasa da, bu Kanun bakımından "gemi" sayılır."*

TTK'nın bu maddesine göre bir aracın "gemi" olarak nitelendirilebilmesi için;

(a) Pek küçük olmaması,

(b) Suda hareket etmesini gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olması,

(c) Yüzme özelliği bulunması

zorunludur. Bunların yanında aracın kendiliğinden hareket etme imkanına sahip olması şart değildir.

NOT: Bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi için aranan unsurların geçici olarak kaybolması gemi vasfını **ortadan kaldırmaz!** Devamlı olarak kaybolursa gemi vasfı sona erer. Örneğin hafta içi Beşiktaş Üsküdar arasında sefer yapan gemi haftasonu Eminönü'ne sabitlenerek restaurant olarak kullanılırsa gemi haftasonu için unsurlarını geçici olarak kaybetmektedir.

→ Gemi Niteliğinin Kaybolması: Kurtarılamayacak şekilde batan (*enkaz*) veya tamir kabul etmez hale gelen tekne, gemi olma özelliğini kaybeder. Tamir kabul etmez gemi; tamiri hiç veya bulunduğu yerde mümkün olmayan ve tamir edilebileceği bir limana götürülemeyen gemidir.

- Ek Bilgi: Maddede deniz yerine su teriminin kullanılması hasebiyle TTK'daki deniz ticaretine ilişkin hükümler içsu gemilerine ve içsu taşımalarına da uygulanacaktır.

Gemiyi oluşturan parçalar eklenti veya bütünleyici parça niteliğindedir. Bunların yanında yakıt veya kumanya gibi eklenti veya bütünleyici parça olmayan şeyler de bulunur.

- **TMK Madde 684/2:** *Bütünleyici parça yerel adetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır."*

Bu tanıma göre bir geminin temel unsuru olan, gemiden ancak gemi yok edildiği, zarara uğratıldığı ve yapısı değiştirildiği takdirde ayrılabilen parçalar bütünleyici parçadır. Geminin **makinesi, dümeni, pervanesi** gibi.

- **TMK Madde 686/2:** "*Eklenti, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre, işletilebilmesi, korunması veya yarar sağlanması için asıl şeye sürekli olarak özgülenen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka biçimde asıl şeye tabi kılınan taşınır maldır."*

Buna göre geminin **filikaları, ölçüm aletleri** gibi sevk ve idare araçları eklenti niteliğindedir.

Gemiyi oluşturan parçanın hukuki niteliği, gemiye ilişkin bir tasarrufun o parçayı kapsayıp kapsamadığını tespit bakımından önemlidir. Buna göre gemiye ilişkin tasarruflar her halükarda bütünleyici parçaları ve aksi belirtilmemişse eklentileri kapsar. Bütünleyici parçalar tasarruf işleminin dışına çıkarılamazken, eklentiler çıkarılabilir.

Bir de ne bütünleyici parça ne de eklenti olanlar vardır (gemi adamının erzakı,yakıt vs.)

GEMİNİN TÜRLERİ

Gemiler hareket ettiren kuvvet bakımından yelkenli, motorlu, nükleer gemiler olarak ayrıldığı gibi, başka bir ayrıma göre yolcu ve yük gemilere olarak da ayrılabilirler. Hukuki yönden ise deniz gemileri ve içsu gemileri olarak ikiye ayrılırlar. Bu ayrımda kullanılacak kıstas öğretide şu an kabul gören "**fiilî kıstas**"tır. Buna göre fiilen denizde seyrüsefere tahsis olunan gemi, deniz gemisi, içsuda seyrüsefere tahsis edilen gemi içsu gemisidir. Ancak TTK hükümleri içsu gemilerine de uygulanacağı için bu ayrımın bir önemi kalmamıştır.

Gemiler, tahsis olundukları amaç bakımından **ticaret gemileri** ve **ticari olmayan gemiler** olarak ikiye ayrılır. Ticaret gemileri TTK'da şöyle tanımlanmıştır;

- **Madde 931/2:** *"Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın "ticaret gemisi" sayılır."*

Ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis olunma, malikin açık kullanım arzusunun suda seyrüseferle ekonomik menfaat sağlamaya yönelik olmasıdır. Haliyle kazanç işi başlamasa dahi malikin arzusu suda ekonomik menfaat sağlama amacına yönelik ise gemi "ticaret gemisi"dir.

Örneğin bir araştırma gemisidir ama fiilen tek bir seferde ücret karşılığında yolcu taşıması söz konusu olmuştur. Yani fiilen tek bir seferde suda ekonomik menfaat elde etme amacında kullanılmıştır.İşte bu şekilde fiili durum ile tahsis amacı çatışırsa fiili durum esas alınır. Yani gemi ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmemesine rağmen böyle bir amaç için kullanılırsa o sefer bakımından ticaret gemisi sayılır ve TTK hükümleri uygulanır.

- **Madde 935:** *"Aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır."*

Ticari olmayan gemiler TTK m. 931/2'de sayılmıştır. Buna göre;

- Donanmaya bağlı savaş gemileri ve yardımcı gemiler
- Münhasıran kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet veya diğer bir kamu tüzel kişisine ait gemiler
- Gezinti, spor, eğitim, bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler

"Gemi", "Kaptan", "Gemi Alacakları" ve "Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler" başlıklı Kısımları → →→ Gezinti, spor, eğitim, bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere de

"Çatma", "Kurtarma", "Donatanın, gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu", "Deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması" hakkındaki hükümleri → Ticari olmayan bütün gemilere*uygulanır.*

Geminin hem maliki olan hem de gemiyi kendi adına işleten kişiye donatan denir. Donatan denilen kişi gemide çalışan ,gemi hizmeti yapan gemi adamı denilen kişilerin eylemlerinden sorumludur. Donatan ve taşıyan borçlarından kural olarak sınırsız olarak sorumlu değildir.

GEMİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

- **Madde 936: "***Sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler bu Kanunun ve diğer kanunların uygulanmasında* ***taşınır eşya****dır."*

Bütün gemiler, gerek TTK'nın gerekse diğer kanunların uygulanmasında, "taşınır eşya" niteliğindedir. Böyle olmakla birlikte taşınır eşya hukukuna ilişkin bütün hükümler gemilere uygulanabilir durumda değildir. Misal;

- **Madde 937/1:** *"Bu Kanunda, İcra ve İflas Kanununun taşınmazlara ilişkin hükümlere tabi olacağı açıkça bildirilen gemiler hakkında 936'ncı madde hükmü uygulanmaz.*

GEMİNİN AYIRICI UNSURLARI

I. GEMİNİN ADI

Geminin ilk Türk maliki gemiye karıştırılmaya yol açmayacak şekilde başka gemilerin adlarından farklı olmak koşuluyla dilediği adı vermekte serbesttir. Gemi siciline kayıtlı her geminin bir adının bulunması, bunun geminin bordasının her iki tarafına ve kıçına silinmez, bozulmaz ve çok okunaklı harflerle yazılması**mecburidir**.

Geminin adı sicile tescil edilir. Sicile kayıtlı olmayan gemilerde doğrudan bir ad koyma mecburiyeti yok gibi görünse de sefere çıkabilmeleri gereken birtakım belgelerde(denize elverişlilik ölçme belgesi) adları yazacağı için dolaylı bir mecburiyet söz konusudur.Tescile tabi olmayan gemilere ad koyma zorunluluğu "Bağlama Kütüğü"çerçevesinde incelenmelidir.

II. TANINMA İŞARETİ

Geminin telsizle haberleşmesinde kullanılır.

III. BAĞLAMA LİMANI

- **Madde 946:** *"Bir geminin bağlama limanı o gemiyet ait seferlerin yönetildiği yerdir."*

Her geminin bir bağlama limanı olması gerekir; zira bağlama limanı şu sebeplerden dolayı büyük öneme sahiptir:

1. Gemi, bağlama limanının tabi olduğu sicil müdürlüğüne tescil edilir.
2. Kaptanın donatanı temsil yetkisi, geminin bağlama limanında olup olmamasına göre değişir. Gemi bağlama limanındayken kaptanın bu yetkisi sınırlı, seferdeyken çok geniştir.
3. Donatana karşı açılacak davalarda bağlama limanının bulunduğu yer mahkemesi de yetkilidir.

Kaptanın kanuna dayanan donatanı temsil yetkisi vardır. Yani donatan kaptana özel bir yetki vermese bile kanun gereği onu temsilen yapabileceği birtakım hukuki işlemler vardır. Kapanın donatanı temsil yetkisi örneğin geminin seferleri İstanbul'dan yönetiliyorsa gemi İstanbul'dayken kaptanın donatanı temsil yetkisi daha dardır. Dolayısıyla bunları aşarak yapacağı işlemler geçersiz olacaktır.

NOT: Bağlama limanı yoksa malik gemiyi dilediği sicil müdürlüğüne tescil ettirebilir. Bu tescil yeri de bağlama limanı kabul edilir.

- Bağlama limanı olmaması ne demektir?
  1. Gemi seferleri yabancı bir limandan yönetiliyorsa
  2. Gemi seferleri bir kara kentinden yönetiliyorsa
  3. Gemi seferleri gemi bordasından yönetiliyorsa

Geminin bağlama limanının neresi olduğu hem sicile tescil edilir hem de geminin kıçına silinmez, bozulmaz okunaklı harflerle yazılır.

IV. GEMİNİN TONAJI

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlanmasında bambaşka bir sistem vardır ancak donatanın sorumluluğunun sınırlanmasında geminin tonajı esas alınmıştır. Donatan bakımından bir zarar ortaya çıktığında sorumluluğun maksimum limitinin ne olacağını öngörmek mümkündür.

Gemilerin ölçüm sonucu, tonaj(tonilato) ile gösterilir.

Groston : Geminin bütün kapalı yerlerinin hacmi

Net Ton : Kapalı yerlerin toplam hacimden u.arası antlaşmalar uyarınca birtakım hacimlerin eksiltilmesiyle elde edilir.

Teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını göstermek üzere "Tonilato Belgesi" düzenlenir. Hukuki düzenlemelerde gemi tonajına bazı hukuki sonuçlar bağlandığı için gemilerin ölçülmesi büyük önem taşımaktadır. Mesela yük ve yolcu kapasitesinin, sorumluluğun, gemide bulunması gereken teçhizat ve gemi adamlarının, gemiden alınan vergilerin belirlenmesinde önemi haizdir.

Devletlerin gemilerden aldığı vergi bakımından tonilato esas alınır.

İlgili düzenlemeler;

1. Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Antlaşması
2. Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği

DWT= Deadweight (ölü ağırlık)

Gros Tonilato-Net Tonilato

V.GEMİSİNİN KLASI(SINIFI)

Geminin sınıfı, gemi sınıflama kuruluşları tarafından geminin fiziki ve teknik durumu itibariyle asgari standartlara sahip olduğunu ifade eder. Bu yüzden geminin sınıfı, gemilerin ve yüklerinin sigortalanması, gemilerin satın alınması veya kiralanması, navlun sözleşmeleri akdinde, geminin sefere çıkabilmesi için sahip olması gereken belgelerin verilmesinde esas alınan bir unsurdur.

İşlevleri;

1. Güvenli seyir standartları oluşturur.
2. Bu standartlara uygunluğun denetimini yapar.
3. Deniz ticareti ilişkilerinin kurulmasında rol oynar.
4. Gemi kaynaklı kirliliğin önlenmesine hizmet eder.

Bu kuruluşlarla kurulan hukuki ilişki "eser sözleşmesi"dir.

Bu kuruluşların üçüncü kişilere karşı sorumluluğu, haksız fiil sorumluluğudur.

VI.GEMİNİN MİLLİYETİ

Geminin milliyeti bayrağının taşıdığı ülkeye göre belirlenir. Buna göre bayrak devleti seyir güvenliği konusunda denetim yetkisine sahiptir. Ayrıca gemilerle ilgili hukuki uyuşmazlıkların çözümünde bayrak devletin hukuku uygulanır.

1)Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kazanılması

TTK m.940/1 uyarınca her Türk gemisi Türk bayrağı çeker. Bir geminin hangi şartlarla Türk gemisi sayılacağı, **gemi malikine** göre belirlenir. Buna göre:

- Gemi **tek bir gerçek kişi**ye aitse, o kişinin Türk vatandaşı olması
- Gemi **birden fazla gerçek kişi**ye aitse;
  - i. **Paylı mülkiyet** halinde, pay çoğunluğunun Türk vatandaşı olması
  - ii. **Elbirliğiyle mülkiyet** halinde, maliklerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması gerekir.

Türk bayrağı çekme hakkı bakımından geminin maliki esas alınmıştır. Malik dışında bir başkası gemiyi işletiyorsa bayrak çekme bakımından esas alınacak olan yine de geminin malikidir.

Gemi maliki bir tüzel kişi ise, tüzel kişinin Türk kanunları uyarınca kurulmuş olması zorunludur. Ayrıca;

- **Tüzel kişiliğe sahip kuruluş, kurum, dernek ve vakıflara** ait olan gemilerden yönetim organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması
- **Ticaret şirketlerine** ait olan gemilerde ise;

i. Şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması

ii. Şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması

- **Anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde** ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin yönetim kurulu iznine bağlı olması şarttır.
- **Donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler** paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştirak yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

Donatma iştirakı bakımından hem pay çoğunluğunun Türk vatandaşlarında olması hem de yönetime yetkili olan donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması aranır.

Bu şartlara sahip her Türk gemisi, Türk bayrağı çekmek zorundadır(Kural). Ancak, belirli şartların varlığı halinde bir geminin Türk gemisi sayılması için aranan şartlara sahip bir Türk gemisinin yabancı bayrak, bu şartlara sahip olmayan bir yabancı geminin ise Türk bayrağı çekebileceği kabul edilmiştir (istisna).

Buna göre bir yabancı gemi,

a. Bayrak çekme hakkının kazanılmasının koşullarını taşıyan bir kişiye en az bir yıllığına kendi adına işletilmek üzere bırakılması
b. Malikin rızası
c. Bayrak devleti kanunlarının bunu engellememesi
d. Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabitleriyle ilgili hükümlerine uyulması

şartlarıylaTürk bayrağı çekebilir.

İstisnaen bir Türk gemisine geçici bir süre için yabancı bayrak çekme izni verilebilir. Koşulları şunlardır :

a. Bayrak çekme hakkı kazanılmasının koşullarını taşımayan bir kişiye en az bir yıllığına kendi adına işletilmek üzere bırakılması
b. Malikin talebi
c. Bayrağı çekilecek ülkenin kanunlarının buna imkan vermesi gerekir.

Eğer istisnaen bir Türk gemisine yabancı bayrak çekme izni verildiyse, bu durum geminin kayıtlı olduğu sicile bildirilir.

Her iki istisna için de izin verecek makam **"Ulaştırma, Deniz ve Haberleşme Bakanlığı"**dır.

Türk gemisi, yabancı bayrak çekerse Türk siciline, yabancı gemi Türk bayrağı çekerse özel sicile tescil edilir.

NOT: Turizmi Teşvik Kanunu'nun 27. Maddesi uyarınca "Türk bayrağı çekemeyen deniz turizmi araçlarına TTK 940 hükmü ile bağlı olmaksızın Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından Türk bayrağı çekme izni" verilebilir.

2) Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması

Türk bayrağı çekme hakkına sahip bir geminin bu hakkı kullanabilmesi için gemi sicil müdürlüğünden "*gemi tasdiknamesi"* adı verilen belgenin alınmış olması gerekir. Gemi tasdiknamesi, sicil kayıtlarının aynen yer aldığı belgedir. Yani bayrak çekme hakkı gemi tasdiknamesi olmadan kullanılamaz.

18 grostondan küçük gemiler ve gayri ticari gemiler bu hakkı doğrudan kullanırlar. Yani gemi tasdiknamesi almalarına gerek yoktur.

Ayrıca;

1. Gemi bayrak çekme hakkını yurtdışında kazanmışsa konsolosluk tarafından
2. Yabancı bir gemiye istisnaen bayrak çekme hakkı verilmişse bakanlık tarafından
3. Türkiye'de inşa edilmiş ancak yurtdışına gönderilecekse bakanlık tarafından

"bayrak şehadetnamesi" verilir.

3) Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kaybedilmesi

Bu hakkın kazanılabilmesi için aranan şartlardan birinin kaybedilmesi ile Türk Bayrağını çekme hakkı kaybedilir. Bayrak çekme hakkı kaybedildiğinde malik talep ederse, Bakanlık en fazla 6 ay daha geminin bayrak çekmesine izin verebilir. Bakanlığın bu konuda takdir yetkisi vardır.

4) Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu'na Göre Türk Bayrağı Çekme Hakkı

Mezkur kanunun 7. maddesinde "TUGS'ne tescil edilen gemiler ve yatlar Türk bayrağı çekecekleri" öngörülmüştür. Bu kanun bakımından bayrak çekme hakkı, sicile tescil ile kazanılır. Yani TUGS'ne tescil bayrak çekme hakkı için kurucudur.

5) Bağlama Kütüğü Uygulama Yönetmeliği'ne Göre

Bu yönetmeliğin 12. Maddesine göre bağlama kütüğüne kayıtlı gemiler ile deniz ve içsu araçlarının Türk bayrağı çekme hakkı geçerli "**ruhsatname"** ile ispat olunur. Bu kütüğe kayıtlı gemiler **TTK hükümlerine bağlı olmaksızın** Türk bayrağı çekerler.

Özetle şöyledir :

MGS	Gemi Tasdiknamesi
TUGS	TUGS Gemi Tasdiknamesi
Bağlama Kütüğü	Ruhsatname

GEMİ SİCİLLERİ

MİLLÎ GEMİ SİCİLİ

Bakanlığın, uygun göreceği yerlerde **Türk gemileri için** tutulan sicildir. Antalya, Bandırma, Çanakkale, İskenderun, İstanbul, İzmir, Mersin, Samsun, Trabzon ve Zonguldak olmak üzere **on sicil müdürlüğü** vardır.

Gemi sicilleri, **liman başkanlığı nezdinde** çalışan sicil müdürlükleri tarafından, o yerde deniz ticareti işlerine bakmakla görevli **asliye ticaret mahkemesinin,** bulunmadığı **asliye ticaret mahkemesinin,** o da yoksa ticaret davalarına bakmakla görevli **asliye hukuk mahkemesinin** gözetimi altında tutulur.

Gemi sicilinin tutulmasından doğan bütün zararlardan **devlet** sorumludur.

Milli gemi sicili alenidir. Herkes sicil kayıtlarını inceleyebilir ve örneklerini alabilir.

- **Gemilerin Sicile Tescili**

a) Tescili Caiz Olmayan Gemiler

TTK m. 958'e göre;

i. Türk gemisi olmayan gemiler,
ii. Yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan Türk gemileri
iii. Donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemiler
iv. Devlet ve diğer kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler

gemi siciline tescil edilmezler.

b) Tescili Caiz Gemiler

TTK m. 956'ya göre Türk bayrağı çekme hakkına sahip;

i. Ticaret gemileri
ii. Gezinti, eğitim, öğretim, bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler
iii. Yabancılar için Türkiye'de yapılan gemiler

tescil edilebilirler. İnşası süren ancak Türk bayrağı çekme hakkına sahip bulunmayan gemilere teslim edilecekleri yere kadar geçerli olmak üzere bayrak şahadetnamesi verilir.

c) Tescili Zorunlu Gemiler

Tescili caiz olan gemilerden **"onsekiz groston ve üzerindeki ticaret gemilerinin"** MGS'ye tescili zorunludur. Ancak TUGS'a kayıtlı olan gemiler bakımından böyle bir zorunluluk yoktur. Bir gemi Türk Uluslararası Gemi Siciline kaydedildiyse Milli Gemi Siciline kayıt zorunluluğu yoktur.

- **Tescil Prosedürü**

Her gemi **bağlama limanının tabi olduğu sicil müdürlüğüne** tescil olunur. Ancak bağlama limanı yoksa malikin dilediği yer sicil müdürlüğüne tescil edilebilir. Bu durumda tescil limanı, bağlama limanı sayılır.

Tescil **malikin talebi** üzerine yapılır. Tescilde gemiye ait bilgiler(ad, tür, esas malzeme, bağlama limanı, resmi ölçme sonuçları vs), malike ilişkin bilgiler, gemi üzerindeki haklar, bayrak çekme hakkına sahip olduğu hususu, tescil edilen hususlardaki değişiklikler yer alır.

- **Geminin Sicilden Silinmesi**

a) Talep Üzerine

Tescili zorunlu olmayan bir gemi, malikin talebi üzerine her zaman sicilden silinebilir. Ancak gemi üzerinde ipotek hakkı sahibi varsa, bu gemilere ait kayıtların silinebilmesi için **ipotekli alacaklıların onay vermesi** şarttır.

Tescili zorunlu bir gemi;

i. Kurtarılamayacak şekilde batar veya
ii. Tamir kabul etmez hale gelirse yahut *(ipotekli alacakların izni şart)*
iii. Bayrak çekme hakkını kaybederse *(*burada geminin gemi niteliği ortadan kalkmadığı için gemi üzerindeki haklarda bir değişiklik olmaz. Bu sebeple eğer bir hak sahibi varsa bunun terkine onay vermesi aranır.)

talep üzerine terkin edilir.

b) Resen Silinme

- Tescili caiz olmayan gemi yanlışlıkla tescil edilmişse veya

Gemi;

- Kurtarılamayacak şekilde batmışsa
- Tamir kabul etmez hale gelmişse
- Bayrak çekme hakkını kaybetmişse

kayıt resen terkin olunur. Bu hallerde sicil müdürlüğü sicile kayıtlı diğer hak sahiplerini itirazlarını bildirmeye davet eder. İtiraz edilmez veya itiraz yerinde görülmezse kayıt silinir.

MGS'ye kayıtlı bir geminin TUGS'a tescili ile de kayıt terkin edilebilir. **Terkin Prosedürü →** TUGS'a tescil talebi, TUGS memurluğunun sicil örneğini MGS'den istemesi, TUGS'a tescil edildiğinin bildirilmesi, MGS'den terkin

NOT: Sicil memuru terkin sürecini re'sen başlatır. Ancak kaydın silinmesi mahkeme kararına bağlıdır.

Resen Silinme (Özel Hal) şartları şöyledir ;

- Gemi hakkında;
- 20 yıldan beri kayıt işlemi yapılmamışsa,
- Bakanlıktan alınan bilgiye göre geminin var olmadığına/denizcilikte kullanılamayacak hale geldiğine kanaat getirilirse,
- Gemi üzerinde ipotek/intifa yoksa.

tescil resen silinir.

Geminin TUGS'a Tescil Edilmesi

Tescili zorunlu bir gemi bile olsa sırf malik gemisini MGS'den alıp TUGS'a tescil ettirmek istiyor diye MGS'den silinebilir. Malik önce gemisini TUGS'a tescil ettirme talebinde bulunabilir. TUGD memurluğu bunu kaydeder ve bu kayıt örneği gemini tescilli olduğu Milli Gemi Sicili dairesine gönderilir. TUGS'taki kayıt örneği MGS'ye gittikten sonra gemi MGS'den terkin edilir.

- **Sicil Kayıtlarının Türleri**

Bunlar açıklayıcı ve kurucu kayıtlardır. Açıklayıcı kayıtlar, mevcut olan bir hukuki durum veya hakkı izah eden kayıtlardır. (mülkiyet, bağlama limanı vs.) Kurucu kayıtlar ise, bir hakkı kuran kayıtlardır. (ipotek ve intifa tesisi gibi)

- **Sicil Kayıtlarının Hükümleri**

aa.Hukuki Karineler→ Gemi üzerindeki hakların mevcudiyeti ve mevcut olmadığı hususlarını ispatta kolaylık sağlarlar. Bunlar;

- Mülkiyet karinesi (sicilde malik olarak kayıtlı olan kişinin malik sayılması)
- Diğer haklar karinesi (intifa/ipotek tesis edilmiş kişinin hak sahibi sayılması)
- Silinmiş hakların mevcut olmadığı karinesi

bb.Sicile Güven İlkesi →Bu ilke, gemi sicilinde gerçek hukuki duruma uymayan bir kayıt olması veya bir hakkın, sona ermiş olan bir hakkın kaydedilmemiş bulunması hallerinde gerçek hak sahiplerinin korunmasını sağlar.

Öncelikle sicile güven ilkesiyle mülkiyet, ipotek, intifa veya ipotek üzerindeki bir hakkı kazanabiliriz. Sicile güven ilkesi sadece hukuki işlemler için söz konusu olur.Örneğin miras yoluyla intikal etmiş bir hak varsa ,sicile güven ilkesi işlemeyecektir.

Sicile güven ilkesi tasarruf muameleleri bakımından geçerli olup, borçlandırıcı işlemelr için geçerli değildir. Ancak bu kayda güvenerek hak sahibi görünen kişiye iyi niyetle edimde bulunursa, bunlar da güven ilkesinden yararlanırlar.

Buna göre, hukuki bir işlem ile bir geminin mülkiyetini, intifa hakkını, gemi ipoteğini veya ipotek üzerindeki bir hakkı kazanan kişi lehine sicil kayıtları doğru sayılır. Haliyle bu haklardan birini iktisap eden kişinin sicil kaydının doğruluğuna güveni iyiniyetli olması halinde korunur.

NOT: A mülkiyeti B'ye devretti. Sicilde hala malik olarak görünüyor. Buna güvenen C mülkiyeti A'dan devraldı. C'nin iktisabı korunur. Ancak zilyetliğin devri şartı geldiği için pek de uygulama imkanı kalmadı.

- **Sicilin Tashihi, İtiraz ve Şerh**

Sicil dışında iktisap edilince, sicil artık gerçek hukuki durumu yansıtmaz hale gelir. Kamu güveninin korunması ilkesi sebebiyle gerçek hak sahibinin hakkı bundan etkilenir. Bu yüzden hak sahibinin en kısa zamanda sicil kaydını düzelttirmesi gerekir. Bu süreçte mahkeme işlemleri uzun süreceğinden hak sahibi kişinin hakkını koruyabilmesi için iki hukuki yöntem vardır :

Sicilin Tashihi→ Sicilin tashihini, hakkı ihlal edilecek kişinin onayıyla, onay vermezse mahkeme kararıyla sicil düzeltilir. Uzun süren bir işlemdir.

1.İtiraz Kaydı → Gerçek hukuki durumu sicile geçmemiş olan kişilerin talebi ile sicil kaydının doğru olmadığı hakkında bir itiraz tescil edilebilir. İtiraz **bir ihtiyati tedbir kararına** yahut **sicildeki kaydın değiştirilmesi sonucunda hakkı zarar görecek kişinin onayına** dayalı olarak sicile geçirilir.

İhtiyati tedbir kararının verilmesinde hakkın tehlikede olduğuna dair yaklaşık ispat şartı aranmaz. Çünkü hakkın tehlikede olduğu kamu güvenliğinin korunması ilkesi yüzünden ortadadır ayrıca bir yaklaşık ispat aranmaz.

2.Şerh Kaydı → Gemi üzerinde ayni bir hakkın tesisi, kaldırılması veya değişiklik yapılması hususunda **şahsi bir hakka sahip olanlar** bu haklarını dava yoluyla elde edinceye kadar karşılaşabilecekleri tehlikelere karşı şerh koydurabilirler. Şerh, **bir ihtiyati tedbir kararına** yahut **şerh sonucunda gemisi veya hakkı sınırlanan kişinin onayına** dayanılarak verilebilir.

Prosedürleri aynı olan bu iki kaydın arasındaki fark başvuran kişidir. İtirazda ayni hak sahibi talep eden durumundayken, şerh kaydında ayni hakkın değiştirilmesi hususunda şahsi talep hakkına sahip olan kişilerdir.

Mülkiyet sicil dışında iktisap edilebilir. Kanunda aranan koşulların gerçekleşmesiyle mülkiyeti iktisap ettim sicilde kendimi malik olarak tescil ettirmek istiyorum. Ama bana mülkiyeti devreden kişi buna yanaşmıyor sicilin düzeltilmesi davası açtım, dava devam ederken hakkım tehlikede olduğu için , sicile bir kayıt düşerek kendimi korumak istiyorum. İşte bu kayıt itirazdır. Çünkü ayni hak sahibiyim.

Gemi malikine vereceğim borç mukabilinde benim lehime ipotek tesis anlaşması yaptık. İpotek tescille sicile tesis edilebilen bir haktır. Burada ayni hak sahibi değilim, geminin sahibi de tescile yanaşmıyor. Lehime ipotek hakkının tesis edilmesi için dava açtım. Burada benim ayni hak durumumun değiştirilmesi hususunda başvuracağım yol şerhtir.

İhtiyati tedbir kararının verilmesinde hakkın tehlikede olduğuna dair yaklaşık ispat şartı aranmaz.

Şerhin hukuki sonucu → Şerhten sonra gemi veya ipotek üzerinde yapılacak tasarruflar, şerh ile teminat altına alınan hakkı ihlal ettiği ölçüde geçersizdir.

YAPI HALİNDEKİ GEMİLERE ÖZGÜ SİCİL

Esas olarak ekonomik hayatta ortaya çıkan ticarette ortaya çıkan birtakım ihtiyaçlar nedeniyle aslında inşası tamamlanmamış gemi niteliğini kazanmamış yapının bir sicile tescil edilmesi ihtiyacı ortaya çıkar.

Bu sicile, inşası tamamlanmamış gemiler, tescil edilir. Bunun için de "Yapı Sicilleri" ihdas edilmiştir. Bu sicili de gemi sicil müdürlükleri tutarlar. Yapı, **yapım yerinin bağlı bulunduğu sicil müdürlüğünce** tescil olunur.

Tescil Yapılacak Haller :

- Malikin talebi üzerine veya
- Yapı üzerinde ipotek kurulması yahut
- Yapının ihtiyati veya kesin haczi ya da
- Tersanecinin ipotek hakkı kurulmasına yönelik talep hakkı için şerh verilmesi halinde: Tersanecinin inşa veya tamir haklarından dolayı kanundan doğan ipoteği talep hakkı vardır. İpotek hakkı kanundan doğmaz , ipoteği talep hakkı kanundan doğar.

Yapı tamamlanıp gemi siciline tescil olununca yapı sicilindeki defter kapatılır. İpotek varsa derecesi değişmeden resen gemi siciline geçirilir.

Yapının sicildeki kaydı;

a. Tersanenin sahibi, gemiyi yabancı ülkeye teslim ettiğini bildirirse (varsa ipotekli alacaklının onayıyla)
b. Malik ve tersaneci talep ederse (varsa ipotekli alacaklının onayıyla)
c. Yapının harap olması halinde

silinir.

TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ

Bu sicil, TUGSK ve TUGSY ile düzenlenmiş, sicil işlerini yönetmek amacıyla İstanbul'da TUGS Memurluğu kurulmuş ve İzmir'de irtibat bürosu kurulmuştur. TUGS, gemilerin işletilmesinden ,devrinden elde edilen kazançların gelir vergisinden muaf olma, kurumlar vergisinden muaf olma , gemide çalışan kişilere ödenen ücretlerin vergisinden vs gibi imtiyazlar tanımıştır.

TUGSK'a göre;

- Gemi; ticari amaçla kullanılan her türlü, yük, yolcu ve açık deniz balıkçı gemisidir.
- Yat; yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı ve tonilato belgelerinde ticari yat olarak belirtilen deniz araçlarıdır,
- Özel maksatlı ve özel yapılı gemi; gemi ve yat tanımı kapsamına girmeyen, tipleri Bakanlık tarafından belirlenen gemilerdir. Yönetmeliğe göre yük ve yolcu taşıma dışında bir ticari amaca özgülenmiş ve tahsis amacına uygun kullanımın gerektirdiği şekilde inşa edilmiş gemidir. Mesela; tarak gemisi, kablo döşeme gemisi, sondaj gemisi, buzkıran gemisi

TUGSK'da Bazı Tanımlar

Net Ton : Geminin ticari olarak kullanılabilen yerlerinin hacmi

DWT : Bir geminin taşıyabileceği en çok ağırlık olup ,ham yükün ,yakıtın, suyun, kumanyanın, yolcu ve gemi adamlarının kendilerinin ve eşyalarının toplamı

Klas Kuruluşları : Gemilerin belirli ulusal ve uluslararası standartlara uygunluğunu belgelendirme ile belgeleyen idare tarafından yetkilendirilmiş tarafsız kuruluşlar.

TUGS Siciline kaydedilebilen gemiler şunlardır :

- Ticari amaçla kullanılan yük gemisi, yolcu gemisi , açık deniz balıkçı gemisi
- Tonilato belgelerinde ticari yat olarak geçen turizm şirketi envanterlerinde kayıtlı yatlar
- Ticari amaçla kullanılan özel maksatlı, özel yapılı gemiler

Hangi gemiler TUGS'a tescil edilebilir? TUGS'a tescil talep üzerinedir. MGS'de belli bir grostonun üzerindeki gemiler bakımından bir zorunluluk söz konusuyken, TUGS'ta hiçbir şekilde zorunluluk olmadığı görülür. Bu arada TUGS'un kapsamına yalnızca ticari amaçla kullanılan gemiler girer.

Sicilden Terkin

Milli Gemi Sicilinde sicile tescili zorunlu olmayan bir gemiyi malik her zaman kendi arzusuyla tekrkin ettirebilir. Ancak tescili zorunlu bir gemi söz konusuysa, terkin belli ihtimallerle sınırlanmıştır.

TUGS'a Tescilin Koşulları

Bu koşullar ikiye ayrılacak incelenir. Malik bakımından aranan koşullar yerine gelmemişse gemi bakımından aranan koşullara bakmaya gerek yoktur.

1) Malik Bakımından

i. Türkiye'de ikamet eden, Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler
ii. Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait gemiler

TUGS'a tescil edilebilirler.

2) Gemiler Bakımından

- TUGSK'nın yürürlüğe girdiği tarihte MGS'ye kayıtlı, TUGSK m. 1 ve 2 kapsamındaki bütün gemi ve yatlar (tonaj sınırı yoktur)

- **Yurt içinde** inşa edilen gemiler ve yatlar (tonaj sınırı yoktur)
- **Yurt dışından satın alınıp getirilen**, 3000 DWT'nin üzerindeki yük ve açık deniz balıkçı gemileri
- **Yurt dışından ithal edilerek getirilen**, 300 grostonun üzerindeki yolcu gemileri ile özel maksatlı ve özel yapılı gemiler

TUGS'a tescil edilebilirler.

TUGS'a tescil edilen gemilerin Türk bayrağı çekme hakkını kullanabilmeleri için Gemi Tasdiknamesi verilir. Hakkın kazanılması bakımından sicile kayıt kurucu nitelikte ve yeterlidir.

Finansal kiralama yoluyla yurt dışından temin edilen gemiler özel sütuna kaydedilir. Örneğin bir gemiyi getirmek istediğinizi belirtirsiniz .Bunlar mülkiyeti finansal kiralama şirketine ait olarak Türkiye'ye gelir ve siz belirlenmiş kira süresi boyunca bir kira ödeyerek bunları kullanırsınız ve her türlü kullanma hakkı size ait olur .Bu kira dönemi sona erdiğinde yatırım aracının mülkiyeti size geçer. Yani finansal kiralama şirketi mülkiyeti size devreder. Bir nevi geminin bedeliini taksitle ödemiş gibi oluyorum.

BAĞLAMA KÜTÜĞÜ

Bağlama Kütüğü, TUGS'a tescilli olanlar ve MGS'ye tescili zorunlu olanlar dışındaki gemi, deniz ve içsu araçları için oluşturulmuştur. Bu kütükler limanlarda liman başkanlıkları tarafından, içsularda ise belediye başkanlıkları tarafından tutulur. Malikin/işletenin dilediği bir kütüğe kaydedilebilir.

Bu kütüğe göre;

- Gemi; Denizde, kürekten başka aletle yola çıkabilen her araç
- Deniz aracı; gemi dışında denizde yüzebilen her türlü araç
- İçsu aracı;içsularda kullanılan ve gemi dışındaki her türlü araçtır.

Bu tanımlardan da anlaşılacağı üzere kapsamı diğer sicillere göre çok daha geniştir.

Bağlama kütüğü kapsamına girenler

- 18 grostondan küçük ticari gemiler, deniz ve iç su araçları
- Özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçları

Bağlama kütüğü kapsamı dışında kalan gemiler

1. MGS'ye tescilli gemiler
2. TUGS'a tescilli gemiler
3. TSK 'ait gemiler

Bağlama kütüğüne kaydı zorunlu olan gemiler

a) 18 grostonun altında ve 2,5 metre ve üzerindeki; Milli Gemi Siciline veya Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilmemiş ticari gemi, deniz ve içsu araçları,

b) Boyu 2,5 metre ve üzerindeki özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve içsu araçları,

Türk bayrağı çekme hakkının kazanılması bakımından tescil kurucudur. Bu hakkın kullanılması Ruhsatname ile olur.

Diğer taraftan Yargıtay'a göre bağlama kütüğüne kayıtlı bir gemi TTK anlamında sicile kayıtlı olmayan bir gemidir. Yargıtay da doktrindeki hakim görüş gibi bağlama kütüğünü Medeni Kanun anlamında bir sicil olarak görmemektedir.

GEMİ ÜZERİNDEKİ AYNİ HAKLAR

MÖHUK'un 22. Maddesinde *"deniz araçları üzerindeki ayni hakların, **menşe ülke** hukukuna tabi olduğu"* düzenlenmiştir. Menşe ülke; ayni hakların tescil edildiği sicil yeri, yoksa bağlama limanının bulunduğu yerdir.

Bir Türk gemi sicilinde kayıtlı bulunan gemiler üzerindeki ayni haklar için TTK, bulunmayan gemiler üzerindeki ayni haklar için TMK'nın taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır.

I. GEMİ MÜLKİYETİ

Gemi mülkiyetinin kapsamına geminin kendisi, bütünleyici parçaları ve aksi kararlaştırılmadıkça eklentileri girer.

A – Gemi Mülkiyetinin Kazanılması

a) Hukuki İşlem ile

- **Gemi siciline kayıtlı olmayan gemiler** ❼Mülkiyetin nakli için zilyetliğin devri gerekir. Geminin mülkiyetini nakletme borcu doğuran akit şekle tabi değildir. Ancak taraflardan her biri, kendisine devre ilişkin resmi veya imzası noterce onaylı bir senet verilmesini isteyebilir.

- **Gemi siciline kayıtlı gemiler** ❼Mülkiyetin nakli için, tarafların anlaşmaları ve zilyetliğin nakledilmesi gerekir. Sözleşmenin **yazılı** olarak yapılması ve imzaların noterce onaylı olması gerekir (veya GSM'de). GSM = Gemi Sicil Müdürlüğü

- **Sicile kayıtlı gemi payı ve iştirak payı** ❼Mülkiyetin nakli için tarafların anlaşmaları yeterlidir. Ancak anlaşmanın **yazılı** şekilde yapılması veya imzaların noterce (veya GSM) onaylanması şarttır.

b) Hukuki İşlem Dışında Yollarla

1 – Sahiplenme → Sahipsiz bir mala malik olma niyetiyle el koymaya sahiplenme denir. Dolayısıyla sadece sahipsiz hale gelmiş olan bir geminin mülkiyeti sahiplenme yoluyla iktisap edilebilir. TTK'ya göre sicilden malikin kim olduğu anlaşılamayan veya usulüne uygun olarak mülkiyeti terk edilmiş olan bir gemi sahipsiz gemidir. Sahipsiz bir *(sicile kayıtlı)*gemiyi sadece Devlet sahiplenebilir. Sicile kayıtlı olmayan gemi ise malik tarafından mülkiyet hakkından vazgeçme kastı ile terk edildiği takdirde sahipsiz hale gelir. Bu durumda herkes bu gemiyi sahiplenebilir.

2 – Olağan zamanaşımı ile kazanma → Sicile kayıtlı bir geminin maliki olmadığı halde sicile malik olarak tescil edilmiş kişi**, tescilin en az beş yıl sürmesi** ve bu süre içinde gemiyi davasız ve aralıksız asli zilyet sıfatıyla elinde bulundurması şartıyla geminin mülkiyetini kazanır. TMK'dan farklı olarak iyi niyet aranmamaktadır.

Gemi siciline kaydın doğru olmadığı yolunda bir itirazın tescil edilmesi halinde itiraz kayıtlı olduğu sürece zamanaşımı işlemez.

3 – Olağanüstü zamanaşımı ile kazanma

- Sicile kaydedilmesi gereken gemiler❼ Bir kimse sicile kaydedilmesi gerekirken kaydedilmemiş olan bir gemiyi **en az on yıl süreyle davasız ve aralıksız** olarak asli zilyet sıfatıyla elinde bulundurduğu takdirde, bu geminin, kendi malı olarak tescil edilmesini isteyebilir.

- Sicile kayıtlı gemiler❼ Geminin malikinin en az on yıl önce ölmüş veya gaipliğine karar verilmiş bir kişinin adına kayıtlı bulunması ve hakkında on yıldan beri bir kaydın yapılmaması en az on yıl süreyle davasız ve aralıksız olarak asli zilyet sıfatıyla elinde bulundurma koşullarının gerçekleşmesi halinde, gemiyi elinde bulunduran kişi, malik olarak tescil edilmesini isteyebilir.

Tescil ancak **mahkeme kararı** ile olur. Tescil davası, ilgili sicil müdürlüğüne karşı açılır. Mahkeme ilan yoluyla, ilgilileri itirazlarını bildirmeye çağırır.

Zilyet, mahkemece verilen tescil kararına dayanarak kendisini sicile kaydettirdiği anda mülkiyeti kazanır. İyi niyet aranmaz.

NOT: Gemi mülkiyeti kamu hükümlerine göre de iktisap edilebilir. Buna göre Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu hükümlerine göre savaş zamanlarında gemiler kanundaki sebeplerle zapt ve müsadere olunur. Ayrıca Kaçakçılıkla Mücadele Kanununda belirtilen hallerle de Devlet gemi iktisap edebilir.

B – Gemi Mülkiyetinin Kaybedilmesi

Sicile kayıtlı bir geminin;

- kurtarılamayacak şekilde batması
- yararlanılabilir enkaz bırakmaksızın harap olması
- patlamasıvs ile zayi olması

İle gemi üzerindeki mülkiyet hakkı/gemi payı sona erer.

Sicile kayıtlı bir geminin maliki, gemi üzerindeki mülkiyet hakkından vazgeçtiğini sicil müdürlüğüne bildirerek ve bunu gemi siciline tescil ettirerek geminin mülkiyetini terk edebilir.

Gemiyi elinde bulunduran asli zilyet lehine olağan zamanaşımı şartlarının gerçekleşmesi ile önceki malikin mülkiyet hakkı sona erer.

C – Yapı Halindeki Gemi ve Yapı Payları

Yapı halindeki gemilere özgü sicile kayıtlı olmayan yapılar ve yapı payları üzerindeki mülkiyetin iktisabı ve ziyaı, sicile kayıtlı olmayan gemiler ve gemi payları üzerindeki mülkiyetin iktisabı ve ziyaı hükümlerine tabidir. Aynı şekilde YS'ye kayıtlı yapılar ve yapı payları üzerindeki mülkiyetin iktisap ve ziyaı ise, sicile kayıtlı gemi ve gemi payları üzerindeki mülkiyet iktisabı ve ziyaı hükümlerine tabidir.

II. GEMİ REHNİ

- Sicile kayıtlı gemiler üzerinde akdi rehin hakkı sadece gemi ipoteğidir.
- Sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde teslime bağlı rehin hakkı kurulabilir.*(TMK,taşınırrehni)*
- Sicile kayıtlı olan ve olmayan gemilerde TTK madde 1320'de sayılan alacaklar için "gemi alacaklısı hakkı" doğar.

NOT: *Gemi alacaklısı hakkı, kanuni bir rehindir. Kanunda sayılan hallerin varlığı halinde kendiliğinden doğar. Bu hakkın aleniyeti yoktur. Ancak bu hak, gemi üzerindeki bütün rehinlerden önceliklidir. Bu hak, gemi alacağının doğduğu tarihten itibaren 1 yılın sonunda düşer. Bu süre içinde cebri icra yolu ile sattırılması gerekir.*

A – Gemi İpoteği

Bütün gemi alımları ve inşaları kredi ile yapılmaktadır. Gemi işletenin alacağı krediye karşılık göstereceği en değerli varlığı gemisidir. Gemi mahiyeti itibariyle menkul bir maldır. Ancak geminin menkul mallarda olduğu gibi teslim şartıyla rehnedilmesi iki taraf açısından da mahzurlu olduğundan sicile kayıtlı gemiler için teslim mecburiyeti olmadan sadece tescil ile rehin tesisi kabul edilmiştir.

1. Gemi İpoteğinin Tanımı ve Tesisi

Gemi ipoteği, sicile kayıtlı bir gemi veya payı üzerinde kurulan ve alacaklıya gemiyi/payı sattırarak bedelinden alacağını tahsil etme yetkisi veren ayni bir haktır.

İpotek ile güvence altına alınan alacağın **belirli** veya **belirlenebilir** olması gerekir. İleride doğabilecek veya şarta ya da kıymetli evraka bağlı alacak için de ipotek kurulabilir.

Alacaklıların gemi ipoteğinden doğan hakkı, sadece alacağa göre belirlenir. Bir geminin payı, ancak gemiye paylı mülkiyet esaslarına göre malik olan paydaşlardan birinin payından ibaret olmak şartıyla gemi ipoteği ile sınırlandırılabilir. Bir geminin bütün payları bir malikin elindeyse, pay üzerinde ipotek kurulamaz.

2. Gemi İpoteğinin Kurulması

Gemi ipoteğinin kurulması için geminin maliki ile alacaklının **anlaşma**ları ve ipoteğin gemi siciline **tescil** edilmesi şarttır. İpotek sözleşmesinin **yazılı** olarak yapılması ve imzaların **noterce onaylanması** gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.

İpotek hakkı için tescil kurucudur. Anlaşma şekle uygun yapılmış veya tescil dilekçesi verilmiş ya da malik tescile onay verirse ilgililer tescilden kaçınamazlar.

MGS'ye veya TUGS'a tecil edilmemiş olan gemilerde bayrak şahadetnamesine şerh, tescil hükmündedir.

3. İpotek Hakkının Kapsamı

İpotekli alacaklı borçlunun borcunu ödememesi halinde bu değerleri sattırabilir:

a) Gemi → İpotek, gemiyi, geminin bütünleyici parçalarını ve aksi kararlaştırılmamışsa eklentileri kapsar.

b) Kira, kamulaştırma bedeli, tazminat talepleri → Rehnin paraya çevrilmesi yolu takibe başlanmasından veya iflasının ilanından itibaren rehnin paraya çevrilmesi anına kadar işleyen gemi kira bedelleri de rehin kapsamındadır.

Geminin kamulaştırılması halinde kamulaştırma bedeli ile geminin zıya veya hasarından dolayı gemi malikinin üçüncü kişilere karşı sahip olduğu tazminat talepleri de ipoteğin kapsamındadır.

c) Sigorta tazminatı → Gemi ipoteği, sigorta konusu olan hasarın meydana gelmesinden önce yapılmış olmak şartı ile sigorta tazminatını da kapsar.

Sigortacı, gemi siciline kayıtlı ipoteği bilmediğini ileri süremez. Sigortacı, sigorta edilen hasar vukua geldiği zaman sigorta tazminatını ipotekli alacaklının rızası olmadan malike ödeyemez. Bunun iki istisnası vardır:

i. Zararın meydana geldiğinin alacaklıya bildirilmesinden veya tazminatın muaccel olmasından itibaren iki hafta içinde alacaklının talepte bulunmamış olması,

ii. Tazminatın, geminin eski haline getirilmesi için veya ipotekli alacaktan önce gelen gemi alacaklısı hakkı sahiplerine ödenmesi için kullanılması.

4. İpotek Hakkının Derecesi

Gemi üzerinde tesis edilen ipoteklerden her birinin derecesi vardır. Bu dereceler sicilde gösterilir. Teminat bakımından öncelik ipoteklerin tesis tarihi değil derecedir.

Aksi kararlaştırılmamışsa sabit dereceler sistemi geçerlidir.

Derecelerin değiştirilmesi için malik ile ipotekli alacaklının imzaları noterce onaylı yazılı bir sözleşme yapmaları veya sicil müdürlüğü önünde anlaşmaları ve bu durumun tescili gerekir.

5. Gemi İpoteğinin Devri

İpotek alacağa bağlı olduğu için, alacağın devri ile gemi ipoteği de yeni alacaklıya geçer. Alacak ipotekten ayrı olarak devredilemez.

Alacağın devri için, eski ve yeni alacaklının bu hususta **yazılı** olarak anlaşmaları ve devrin gemi siciline tescili şarttır.

6. İpotekli Alacaklının Hakları

a) Alacak muaccel olduktan sonra → İpotekli alacaklı, alacağı muaccel hale gelip de ödenmediği takdirde ipoteğin kapsamına giren değerler üzerinden alacağını tahsil edebilir. Bunu **cebri icra yolu ile** yani **ipoteğin paraya çevrilmesi** için takip yapmak suretiyle elde edebilir.

b) Alacak muaccel olmadan önce → Gemi veya tesisatın kötüleşmesi sonucu teminat tehlikeye düşebilir. Bu hallerde ipotekli alacaklı bir takım tedbirlerin alınmasını talep edebilir. Buna göre:

(1) Gemi veya tesisatın kötüleşmesi sonucu ipoteğin sağladığı teminat tehlikeye düşerse alacaklı tehlikeyi bertaraf etmesi için malike uygun bir süre verir. Bu süre içinde tehlike giderilmezse, alacaklı ipoteği paraya çevirme hakkını elde eder. (Teminatın tehlikeye düşmesinin malikin veya üçüncü kişinin fiili sonucunda oluşmasının veya bunda bir kusurlarının bulunup bulunmamasının önemi yoktur.)

(2) İpoteğin sağladığı teminatın tehlikeye düşeceği endişesi varsa ve buna karşılık malik gerekli önlemleri almıyorsa, alacaklı mahkemeye başvurabilir. Mahkeme geminin ihtiyaten haczine, gerekli görürse geminin kaptandan başka bir yediemine tevdiine karar verebilir. Malikin gerekli önlemleri alabilmesi için 1 aylık süre verilir. Bu önlemler alınmazsa, mahkeme ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip başlatmak üzere alacaklıya 1 aylık süre verir.

7. İpoteğin Sona Ermesi

Şu hallerde ipotek sona erer:

1. Alacağın sona ermesi ❼ İpoteğin fer'i bir hak olması sebebiyle
2. Alacaklı ve borçlu sıfatlarının birleşmesi
3. İcra takibi
4. Geminin terkini
5. Alacaklının alacağından feragati ve bunun üzerine kaydın terkini

8. İpoteğin Özel Türleri

a) Birlikte gemi ipoteği → Borcun tamamı için birden çok gemi üzerinde ipotek tesis edilirse, gemilerden her biri borcun tamamından sorumlu olur ve buna birlikte ipotek denir. Gemilerin aynı malike ait olması şart değildir. Alacaklı, her bir geminin borcun bir kısmından sorumlu olması şeklinde alacağını bölebilir.

b) Maksimal ipotek → Alacak miktarı belirli değilse, alacağın üst sınırı belirlenerek tescil edilir ve buna maksimal ipotek denir.

c) Yabancı para üzerine ipotek → Yabancı para üzerinden gemi ipoteği tesis olunabilir.

d) Sabit kıymetli ipotek → Türk parasıyla ödenecek borçlarda alacak miktarı altın veya yabancı para ölçüsü ile belirlenebilir. Buna sabit kıymetli ipotek denir.

e) Kıymetli evraka ait gemi ipoteği

f) Yapı ipoteği → İnşa halindeki gemi üzerinde de yapı siciline tescil suretiyle ipotek kurulabilir. Ancak tamamlandığında **18 groston'un altındaki** gemiler için ipotek kurulamaz. Omurgasının konulduğu andan kızaktan indirilinceye kadar, görünebilecek bir yerine ad ve numara konulmak suretiyle yapının açık ve sürekli olarak ayırt edilmesi sağlandığından itibaren yapı halindeki gemi üzerinde ipotek kurulabilir. Bunun için yapı maliki ile alacaklının anlaşmaları ve ipoteğin tescil edilmesi gerekir. İpoteğin kurulmasına ilişkin anlaşmanın yazılı olması ve imzaların noterce onaylanması gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir. İnşa tamamlanınca ipotek resen sicile geçirilir.

g) Kanuni ipotek → Tersane sahibi, bir geminin inşa veya tamirinden doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde **ipotek tescil edilmesini talep etme** hakkına sahiptir. Burada rehin hakkı kanundan doğmaz. Sadece tersane sahibinin bunu talep etme hakkı vardır.

Tersane sahibi bu haktan önceden feragat edemez.

III. GEMİ ÜZERİNDE İNTİFA HAKKI

Sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkı kurulabilir. İntifa hakkı, aksi kararlaştırılmadıkça, sahibine üzerinde kuruduğu gemiden tam yararlanma yetkisi sağlar. Sicile kayıtlı gemi üzerindeki intifa hakkına, TMK'nın taşınmazlar üzerindeki intifa hakkı hükümleri uygulanır.

Gemi maliki ile lehine intifa hakkı tanınacak kişinin intifa hakkı kurulması hususunda anlaşmaları ve intifa hakkının sicile tescil edilmesi şarttır. İntifa hakkı tesisi hakkındaki anlaşma, imzaları noterce onaylı yazılı şekilde yapılabileceği gibi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.

DONATAN

1) GENEL OLARAK

Gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine donatan denir. Birden çok kimse, tüzel kişiler, ticaret şirketleri ve hatta devlet donatan olabilirler. Gemi malikinin, gemiyi kendi adına ve kazanç maksadıyla işletmesi gerekir. Bu anlamda gemisini başkasına kiraya veren kimse donatan değildir.

Gemi işletme müteahhidi: Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına kullanan kişidir. Bu kişinin üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır. Yani donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere tabidir.

Geminin kullanılmasından doğan hak ve borçlar GİM'e aittir. Mesela kurtarma ücretleri, çatmadan doğan tazminat alacağı/borcu onundur. Ancak gemiyi satmak, ipotek kurmak gibi mülkiyet hakkının sonucu olan yetkilere sahip değildir.

Kaptan GİM'i temsil eder.

Geminin kullanılması sonucunda GİM, donatanmış gibi üzerinde gemi alacaklısı adı verilen kanuni rehin hakkına sahip olur. Bu rehin hakkı alacaklıya karşı, borçlu olmayan malikin gemisi üzerinde doğar.

Malik geminin işletilmesinden dolayı alacaklı sıfatıyla takipte bulunan kişinin takibine engel olamaz. Ancak işletme malike karşı haksız ve alacaklı da kötüniyetli ise bu durumda takibi önleyebilir.

2) DONATANIN SORUMLULUĞU

Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun ve isteğe bağlı kılavuzun, **görevlerini yerine getirirken** işledikleri **kusur** sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. (Adam çalıştıranın sorumluluğu***) Üçüncü kişiden maksat, zarar veren gemi adamı ve donatan hariç her kişidir.***

Bu sorumlulukta, donatana ait bir şart aranmamıştır. Ancak gemi adamı veya kılavuz, kusurun derecesine göre veya müterafik kusuru sebebiyle kısmen sorumlu ise donatan da kısmen sorumludur.

Gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir.

Donatanın, fiillerinden sorumlu olduğu kılavuzlar; zorunlu danışman kılavuz, isteğe bağlı danışman kılavuz ve isteğe bağlı sevki idare kılavuzudur. ***Zorunlu sevki idare kılavuzu, sorumluluğa sebep olmaz***.

Yolcu ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.

Donatanın bu sorumluluğu kanundan doğan bir "ek sorumluluk"tur. Donatan, şartları gerçeklşmiş ise adam çalıştıran sıfatı ile (TBK 66) sorumludur. Buna göre adam çalıştıran, çalışanın kendisine verilen işin yapılması sırasında başkasına verdiği zararı gidermekle yükümlüdür. Baskın görüş bu iki hükmün "yarıştıkları" yönündedir.

Gemi alacaklısı veren haklar:

1. Geminin, işletmesiyle doğrudan ilgili olmak, karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar ile
2. Gemide taşınan eşyalara, konteynerlere, yolcuların eşyalarına gelen zararlar hariç, geminin işletilmesinin neden olduğu maddi zıya/hasardan doğan haksız fiile dayanan alacaklar

3) SORUMLULUĞUN SINIRLANMASI

TTK'da "Donatanın, TC'nin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır" hükmü vardır. Bir diğer hükümde deniz alacaklarından doğan sorumluluğun, 1976 tarihli Londra Konvansiyonu ile bu sözleşmeyi değiştiren 1996 tarihli Protokol'e göre sınırlandırılabileceği düzenlenmiştir. Yabancılık unsuru olmasa dahi bu protokol uygulanır. Sorumluluğun dayanağı ne olursa olsun taraflardan birinin ileri sürmesi yeterlidir.

a) Sorumluluğunu Sınırlama Hakkına Sahip Olanlar

1. Gemi maliki ❼ Geminin maliki, çarterer, yönetici, donatan ve işleten
2. Yardımda bulunanlar ❼ Kurtarma faaliyetiyle doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişileri ifade eder.

3. Bunların eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler
4. Sorumluluk sigortacısı

b) Sorumluluğun Sınırlanabileceği Alacaklar

1. Kişi veya eşya zararından doğan talepler ❼ Şartı; gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma faaliyetleri doğrudan ilgili olarak gerçekleşmesi
2. Sözleşme dışı hakların ihlalinden doğan zararlardan doğan alacaklar ❼ Şartı; geminin işletilmesi yahut kurtarma faaliyetiyle doğrudan ilgili olarak gerçekleşmesi
3. Eşya veya yolcu taşımada gecikmeden kaynaklanan bütün zararlardan doğan alacaklar
4. Kişilerin taleplerinin önlenmesi veya azaltılması için 3. Kişilerin aldığı tedbirlere dayanan alacaklar

c) Sorumluluğun Sınırlandırılamayacağı Alacaklar

1. Enkaz kaldırmadan doğan talepler
2. Kurtarma alacağı
3. Müşterek avarya garame alacağı
4. PetKiS anlamında petrol kirliliği zararı (mevzuatı ayrı)
5. Nükleer zararlardan doğan alacaklar (mevzuatı ayrı)
6. Gemi maliki ile yardımda bulunanın çalışanlarının alacağı

d) Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

Şahsi fiil veya ihmalinden ileri gelen zarara kasden yahut pervasızca bir hareketle ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile sebebiyet verilmesi halinde sorumlu kişi, sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip değildir. Burada ağır/nitelikli kusur şartı koyulmuştur. Hakkın kaybı için iki şart öngörülmüştür:

- Pervasızca bir hareket
- Muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci

Şahsi kusur kime ait olabilir? GK, TK → Organı oluşturan kişi, Adi Şir. → Ortak, Donatma İşt. → Paydaş donatan + bunları özel/genel yetkiye dayanarak temsil eden kişiler

c) Sınırlama Usulü

İki şekil öngörülmüştür:

1. Fon tesisi ❼ Fon kurulması konusunda görevli mahkeme, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, yoksa bu işle görevlendirilmiş asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa, bu işle görevlendirilmiş asliye hukuk mahkemesidir.
2. Fon kurulmadan hakkın ileri sürülmesi

Sorumluluğu sınırlama fonu kurulmuş ise;

- Sorumlu kişi aleyhine aynı olaydan doğan bütün talepler için geçerlidir,
- Sorumlu kişilerin tümü lehine geçerlidir,
- Yalnızca sınırlı sorumluluk konusu talepler için geçerlidir.

Sınırlama için “barem sistemi” öngörülmüştür. (GRT başına meblağ)

Hesap birimi, Özel Çekme Hakkı’dır.

4. DENİZ KİRLENMESİNDEN DOĞAN SORUMLULUK

1) PetKiS

Petrol ve türevlerini taşımak için yapılmış veya tadil edilmiş deniz gemileri (tankerler) bu sözleşme kapsamına girerler. Bu gemi ile verilen kirlenme zararından sorumlu olacak kişi donatandır. Bu sözleşmeye göre donatan; sicile kayıtlı gemi maliki, sicile kayıtlı değilse mülkiyete sahip kişidir. Kural donatanın sorumlu olmasıdır. İstisna olarak ise kasten veya pervasızca hareketle veya zarar geleceği bilinciyle zarar veren kişi de sorumlu olur.

Sözleşmenin konusunu kirlenme zararı ve zararın giderilmesi için alınacak koruma tedbirleri oluşturur. Kirlenme zararı karasularında/münhasır ekonomik bölgede, tedbir masrafı bütün denizlerde geçerlidir.

Doğacak sorumluluk kusursuz sorumluluktur. Nedensellik bağını kesen sebeplerin ispatı ile sorumluluktan kurtulmak mümkündür. Bunlar:

- Savaş, mücbir sebep vs
- 3. Kişinin kasten veya pervasızca hareketi ile zarar vermesi
- Seyir yardımcıları bakımından sorumlu idarenin kusuru

Tazminat sorumluluğu da sınırlıdır. Ancak kasıt veya pervasızca hareket ile zarara sebebiyet verilmiş ise sorumluluk sınırsızdır.

Zararın hesaplanması → groston başına belirli bir meblağ

Mütefarik kusur halinde indirim yapılabilir.

Müşterek kusur varsa ve kimin ne ölçüde zarara sebep olduğu belirlenemiyorsa müteselsil sorumluluk vardır.

Hak düşürücü süre → Zarardan itibaren 3 yıl, herhalde 6 yıl

2) YakKiS

Yakıt kirliliğini düzenler. Kapsamı, her türlü geminin/deniz aracının işletilmesi/çalıştırılması için kullanılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlilik zararıdır.

Tanker varsa PetKiS, diğer gemiler varsa YakKiS uygulanır.

YakKiS'e göre sorumlu kişiler;

- Donatan,
- Kiracı,
- Yönetici
- İşleten

Diğer bütün hususlar PetKiS ile aynıdır.

3) DKK

Kapsamı, petrol ve diğer zararlı maddelerdir. Zararlı madde, kirliliğe sebep olan her türlü maddedir. Her türlü gemi bu kanunun kapsamına girer.

Konusu; kirlilik zararı ve tedbir masraflarıdır.

Uygulandığı coğrafi sınır → Karasuları, iç sular, kıta sahanlığı ve MEB, acil durumlarda Bakanlığın izni ile açık denizler

Sorumlu (müteselsilen sorumludurlar)

- Malik
- İşleten
- Kaptan
- İdare eden
- Kiracı
- Zilyet
- Garantör (sorumluluk sigortacısı)

Kusursuz ve sınırlı sorumluluk esastır.

Zararı, Zarar Tespit Komisyonu belirler. Başvuru Bakanlığa yapılır.

Zamanaşımı → Zararın ve sorumlunun öğrenilmesinden itibaren 5 yıl, herhalde 10 yıl

4) Çevre Kanunu

En genel kanun olup diğer kanunun uygulanmadığı olaylarda uygulanır.

İdari para cezası öngörülmüştür. Bütün gemilerde ve kirliliklerde uygulama alanı bulur. Mesela PetKiS'in uygulandığı bir olayda dahi idari para cezası verilebilir.

Konusu, her türlü atığın neden olduğu kirlikten kaynaklanan zararlardır.

Sorumlu, sorumluluğa sebep olan herkes olabilir.

Niteliği, kusursuz sorumluluktur. Sınırsız sorumluluk söz konusudur.

Diğerleriyle yarışmaz, onların yanında yer alır.

Zamanaşımı → Zararın ve sorumlunun öğrenilmesinden itibaren 5 yıl

DONATMA İŞTİRAKİ

I. TANIMI

Birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlamak amacıyla aralarında yapmış oldukları bir sözleşme gereğince, hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları halinde donatma iştiraki vardır. Bu tanımda üç unsur yer almaktadır:

- Bir gemi bir den çok kişi tarafından deniz ticaretinde kendi nam ve hesaplarına kullanılmalı
- Gemi, ortakların müşterek mülkiyeti şeklinde malı olmalı
- Buna dair bir anlaşma olmalı (şekle tabi değil)

Donatma iştirakinin tüzel kişiliği yoktur. Ancak tacirler hakkındaki hükümlere tabidir.

Paydaş donatanların hisselerine "iştirak payı" denir.

İşletme hakkına sahip olan ticaret şirketleri veya diğer tüzel kişiler hakkında donatma iştirakine ilişkin hükümler uygulanmaz.

Sözleşmenin kurulmasından itibaren 15 gün içinde hem gemi siciline hem de ticaret siciline tescil edilir. Tescil edilmezse, sicil memuru tescile davet eder. Buna rağmen tescil yapılmazsa iş mahkemeye gider.

II. DONATMA İŞTİRAKİNİN YÖNETİMİ

Kanundaki yönetime ilişkin hükümler, sözleşmede hüküm bulunmayan hallerde uygulanır.

Olağan işlerde **oy/pay çoğunluğu** ile karar alınır. Olağanüstü kararlar ise **oybirliği** ile alınır. Bunlar sözleşmenin değiştirilmesi ve sözleşmeye aykırı kararlardır.

Donatma iştirakinin yönetimi için donatanlar gemi müdürü tayin edebilirler. Gemi müdürü donatanlardan biri ise **oy çokluğu,** dışarında biri ise **oybirliği** ile seçilir. Ancak kim olursa olsun **çoğunluk kararı** ile görevden alınır. Gemi müdürü, donatma iştirakinin işlerini yaparken tedbirli bir donatanın özenini göstermek zorundadır. Kaptan, sadece gemi müdüründen emir ve talimat alır.

Gemi müdürü, iştirakin olağan işlerinin gerektirdiği işlemleri yapmaya yetkilidir. Bu temsil yetkisine özellikle geminin bakımına ilişkin işlemler ile navlun sözleşmesinin yapılması dahildir. Gemi müdürü ayrıca, yetkili olduğu işlerden doğan uyuşmazlıklardan doğan davalarda iştiraki temsile yetkilidir.

Gemi müdürü özel olarak yetkilendirilmedikçe, gemi veya gemi payları üzerinde tasarrufta bulunamaz. Olağan üstü tamirler için de iştirakin kararı aranır.

III. PAYDAŞ DONATANLARIN SORUMLULUĞU

Donatma iştirakinin hak ve borçları, payları oranında paydaş donatanlara aittir. Paydaş donatanlar, iştirakin borçlarından dolayı üçüncü kişilere karşı "iştirak payları oranında" **şahsen** sorumludurlar. Yani bütün malvarlıkları ile sorumludurlar.

Paydaş donatanlar, donatma iştirakinin giderlerine katılmak zorundadırlar. Mesela gemi yakıtı gibi

IV. DONATMA İŞTİRAKİNİN SONA ERMESİ

- Geminin yok olması
- Geminin tüm paylarının bir elde toplanması
- Geminin sürekli olarak deniz ticaretinde kullanılmaktan çıkarılması (kiraya verilmesi gibi)
- Çoğunluğun fesih kararı alması

hallerinde donatma iştiraki sona erer.

Paydaş donatanlardan her biri, haklı bir sebebe dayanarak iştirakten çıkmasına izin verilmesini isteyebilir. İzin verilmeyen paydaş donatan, mahkemeden iştirakin feshini isteyebilir.

Her paydaş donatanın, davacı paydaş donatanın payını, kendi payı oranında devralma hakkı vardır.

KAPTAN

TTK'ya göre gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir. Ancak kaptanın durumu diğer gemi adamlarından farklıdır. Zira kaptana birçok önemli görev ve yetkiler verilmiştir.

Kaptan geminin **sevk ve idaresi** ile görevli olan kişidir. **Seferde** geminin tek hakimidir.

Kaptan donatan tarafından, donatma iştirakinde gemi müdürü tarafından belirlenir.

I. KAPTANIN GÖREVLERİ

Kaptan;

- Yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına,
- Gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına,

- Yükleme ve boşaltma araçlarının kullanım amaçlarına uygun durumda olmasına
- İstifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile denizcilikte geçeli ola kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine
- Denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca geminin aşırı derecede yüklenmemesine,
- Gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmasına

dikkat etmek ve gemi kalkmaya hazır olunca, elverişli ilk fırsatta yola çıkmak zorundadır.

Kaptan, yabancı bir ülkede bulunduğu sırada o devletin mevzuatına, kolluk, vergi ve gümrük kurallarına uymak ve gemisine harp kaçağı niteliğine sahip olduğunu bildiği veya bilmesi gereken eşyanın yüklenmesine izin vermemekle yükümlüdür.

Kaptan, hastalık veya diğer bir sebepten dolayı gemiyi yönetemeyecek durumda olsa bile, geminin kalkmasını veya yolculuğun devamını, uygun görülemeyecek bir şekilde geciktiremez. Böyle bir durumda kaptan, durumun gereklerine göre donatandan talimat alması mümkünse, vakit geçirmeden ona engelleri bildirip talimat gelinceye kadar gereken önlemleri almak; aksi takdirde yerine başka bir kişiyi kaptan olarak bırakmak zorundadır.

Yükleme başladıktan boşaltma bitinceye kadar zorunlu bir sebep bulunmadıkça kaptan, ikinci kaptanla birlikte aynı zamanda gemiden ayrılamaz. Kaptan ayrılmak zorunda kalırsa, ayrılmadan önce zabitler veya tayfalar arasından uygun birisini yerine vekil bırakmakla yükümlüdür.

Her gemide kaptanın gözetiminde, ikinci kaptan tarafından ve onun mazereti halinde ehil bir gemi adamı tarafından "gemi jurnali" denilen bir defter tutulur.

Yolculuğun sonunda kaptanın en önemli görevi, yolculuk sırasında gemiyi veya taşınan eşyayı ilgilendiren veya başkaca bir maddi zarar doğurması muhtemel olan bir kaza meydana geldiğinde, gemi zayi olsa bile, gecikmeksizin bir **deniz raporu** düzenlenmesini istemektir. Kaptan, kendisinden deniz raporu alınması istendiği takdirde buna zorunludur. Deniz raporu düzenlenmesini **donatan** veya **ilgili olduğunu ispat eden herkes** isteyebilir. Kaptan ölür veya raporu düzenlettiremeyecek bir halde olursa, kaptandan sonraki en yüksek rütbeli zabit tespit yaptırmak zorundadır.

Deniz raporunun, vakit kaybetmeksizin aşağıda belirtilen yerlerden birinde düzenlenmesi istenebilir: a) Varma limanında ve eğer varma limanı birden çok ise, kazadan sonra varılan ilk limanda

b) Gemi tamir edildiği veya eşya boşaltıldığı takdirde barınma limanında

c) Yolculuk geminin batması yüzünden veya diğer bir sebepten varma limanına ulaşmadan biter ise, kaptanın veya ona vekâlet eden kişinin uğradığı ilk elverişli yerde.

Deniz raporu, TC sınırları içinde mahkemelerce, diğer yerlerde, Türk bayraklı gemiler için Türk konsoloslukları tarafından düzenlenir.

II. KAPTANIN YETKİLERİ

a) Donatanı Temsil Yetkisi

Bu yetki, gemi bağlama limanındayken dar, gemi sefere çıkınca geniştir. Kaptan bağlama limanında da gemi adamı tutmaya yetkilidir. Gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptan, bu sıfatla, geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlemi donatan adına yapmaya yetkilidir.

Kaptan, taşıma sözleşmeleri yapmak ve görevlerine giren hususlarda dava açmaya yetkilidir.

Kaptan, ancak gemiyi korumak veya yolculuğu yapmak için zorunluluk bulunması hâlinde ve bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için gerekli olan miktarda ödünç para veya veresiye mal almaya ve benzeri kredi işlemlerini yapmaya yetkilidir. Üçüncü kişi, kaptanın yetkisiz olduğunu veya sağlanan krediyi başka bir amaçla kullanma niyetinin bulunduğunu biliyorsa yahut bunları bilmemesi ağır bir ihmal oluşturuyorsa, kaptanın yaptığı işlem donatanı bağlamaz.

b) Taşıyanı Temsil Yetkisi

Kaptan, gemi ister bağlama limanında olsun ister seferde olsun, konişmento düzenlemek ve imzalamak hususunda taşıyanı temsil yetkisine sahiptir.

c) Kaptanın Yükle İlgilileri Temsil Yetkisi

Kaptan, yolculuk esnasında eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlüdür. Kaptan, bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınması gerektiğinde, yükle ilgililerin menfaatlerini göz önünde bulundurmaya ve mümkünse talimatlarını almaya ve durumun gereğine göre bu talimatları yerine getirmeye zorunludur. Talimat alınması mümkün olmadığı takdirde, kaptan kendi takdirine göre hareket eder; ancak yükle ilgili olanları, bu gibi durumlardan ve alınan önlemlerden gecikmeksizin bilgilendirmek için üzerine düşeni yapar. Kaptan, bu gibi durumlarda eşyayı tamamen veya kısmen boşaltmaya ve eşyanın bozulması yüzünden veya diğer sebeplerden ileri gelebilecek büyük bir zararın başka surette önüne geçilemeyeceği anlaşılıyorsa, eşyayı satmaya; korunması yahut daha ileri götürülmesi için gereken parayı sağlamak için rehnetmeye yetkilidir.

III. KAPTANIN SORUMLULUĞU

Kaptan, bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır. Donatanın emrine uyması kaptanı sorumluluktan kurtarmaz. Durumu bilerek kaptana emir vermiş olan donatan da sorumludur. Kaptan, kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle bu Kısım ile diğer Kısımlarda belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur.

PRATİK ÇALIŞMA

OLAY I

Merkezi Dubai'De bulunan GulfNavigation Holding, İstanbul'da bulunan GemYap tersanesi ile iki adet açık deniz römorkörünün inşası için sözleşme yapmıştır.

1 – Römorkör Türk Ticaret Kanunu anlamında gemi midir?

TTK'ya göre bir aracın gemi sayılabilmesi için;

- Pek küçük olmaması,
- Suda hareket etmesini gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olması,
- Yüzme özelliği bulunması

zorunludur. Bunların yanında aracın kendiliğinden hareket etme imkanına sahip olması şart değildir.

Römorkör bir başka gemiyi çeken gemidir. Haliyle suda hareketi gerektiren bir amaca tahsis edilmiştir. Buna paralel olarak yüzme özelliğinin olduğu da açıktır. Diğer gemileri çekebildiğine göre de pek küçük olmayan bir araçtır. Yani TTK anlamında bir gemidir.

2 – İnşaatı tamamlandığında römorkörlerin TUGS'a tescil ettirilmesi mümkün müdür?

TUGS'a tescil için hem malik hem de gemi bakımından birtakım şartlar öngörülmüştür. Buna göre ancak Türkiye'de ikamet eden gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş ticaret şirketlerine ait gemiler TUGS'a tescil edilebilir. GulfNavigation Holding'in merkezi Türkiye'de olmadığı için TUGS'a tescil mümkün değildir.

3 – Römorkörlerin inşası tamamlanmış ancak GulfNavigation Holding inşa bedeli borcunun 1 milynEuro'luk kısmını ödememiştir. GemYap, bakiye alacağı için bir teminata sahip midir?

Tersane sahibi, bir geminin inşa veya tamirinden doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde **ipotek tescil edilmesini talep etme** hakkına sahiptir. Burada rehin hakkı kanundan doğmaz. Sadece tersane sahibinin bunu talep etme hakkı vardır. İpotek, yapının tamamlanmasından itibaren 3 ay içinde talep edilmelidir. İpoteğin tescili için ya malikle anlaşmalı ya da mahkeme kararı almalıdır.

Tersane sahibi bu haktan önceden feragat edemez.

OLAY II

Merkezi Muğla'da bulunan İmbat Denizcilik Ltd Ş.'nin maliki olduğu 300 grostonluk "Adrina" isimli yolcu gemisi, pay sahiplerinin %20'si İtalyan Carmela AŞ'ye 2 yıllığına kiralanmıştır.

1 – "Adrina" gemisi hangi koşulların varlığı halinde Türk bayrağı çekme hakkına sahip olacaktır?

Her Türk gemisi Türk bayrağı çeker. Bir geminin hangi şartlarla Türk gemisi sayılacağı, **gemi malikine** göre belirlenir. Olayda gemi maliki bir Ltd. Ş.'dir. Gemi maliki bir tüzel kişi ise, tüzel kişinin Türk kanunları uyarınca kurulmuş olması zorunludur. Ayrıca **Ticaret şirketlerine** ait olan gemilerde

- Şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması
- Şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması

gerekir. İmbat Denizcilik AŞ Türk kanunlarınca kurulmuştur. Şirket yöneticilerinin çoğunluğunun Türk olması ve oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması şartlarının varlığı halinde bu hakka sahip olur.

2 – Carmela AŞ'nin, Adrina gemisi ile Bodrum koyları arasında ücret karşılığı tur düzenlemesi mümkün müdür?

Türk sahillerinde yük ve yolcu taşımak ve diğer deniz hizmetlerini yapmak (kabotaj hakkı) Türk bayrağını taşıyan gemilere ve Türklere aittir. Buna göre Carmela AŞ'nin, Adrina gemisi ile Bodrum koyları arasında tur düzenlemesi iki şarta bağlıdır:

- Türk bayrağı çekme hakkına sahip olmak
- İşletenler gerçek kişiyse tamamının Türk olması, tüzel kişiyse bütün ortakların Türk olması

gerekir. Carmela AŞ'nin ortakları Türk olmadığı için bu hakkı sahip değildir.

OLAY III

Budapeşte'de inşa edilen Hercules isimli, 600 grostonluk, kendinden pervaneli yüzer vinç merkezi İstanbul'da bulunan Ağustos Denizcilik tarafından satın alınmıştır.

1 – Geminin unsurlarını da belirterek, Hercules'in TTK bakımından gemi olup olmadığını açıklayınız. Hercules kendinden pervaneli olmasaydı cevabınız değişir miydi?

TTK'ya göre bir aracın gemi sayılabilmesi için;

- Pek küçük olmaması,
- Suda hareket etmesini gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olması,
- Yüzme özelliği bulunması

zorunludur. Bunların yanında aracın kendiliğinden hareket etme imkanına sahip olması şart değildir. 600 groston olduğuna göre pek küçük olmadığı, kendiliğinden pervaneli yüzer bir araç olduğuna göre yüzme özelliğinin bulunduğu ve yüzebildiğine göre suda hareketi gerektiren bir amaca tahsis edildiği açıktır. Yani TTK anlamında bir gemidir.

Hercules'in kendinden pervaneli olmaması cevabı değiştirmezdi. Zira TTK anlamında bir geminin kendiliğinden hareket etme imkanına sahip olması şart değildir.

2 – Ağustos Denizcilik Hercules'iTUGS'a tescil ettirilebilir mi?

Bir geminin TUGS'a tescil edilebilmesi için ticari amaçla kullanılması gerekir. Kendinden pervaneli yüzer vinç, özel maksatlı özel yapılı gemidir ve ticari amaçla kullanılır.

TUGS'a tescil için hem malik hem de gemi bakımından birtakım şartlar öngörülmüştür. Buna göre ancak Türkiye'de ikamet eden gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş ticaret şirketlerine ait gemiler TUGS'a tescil edilebilir. Ağustos Denizcilik bir tüzel kişidir. Malikin merkezi Türkiye'de olduğuna göre malik bakımından aranan şart yerine getirilmiştir.

İkinci şart gemiler bakımından aranmaktadır. Araç, özel maksatlı özel yapılı gemidir. Kanuna göre ancak 300 grostonun üzerindeki özel maksatlı özel yapılı gemiler TUGS'a tescil edilebilir. Vinç 600 groston olduğuna göre bu şart da sağlanmıştır. Yani HerculesTUGS'a tescil edilebilir.

3 – Hercules'i İstanbul Gemi Sicili'ne tescil ettiren Ağustos Denizcilik'inAkras ile yapacağı yazılı anlaşma ile Hercules'in mülkiyetini Akras'a devretmesi mümkün müdür?

Gemi siciline kayıtlı olan bir geminin devri için, tarafların anlaşmaları ve geminin zilyetliğinin devredilmesi gerekir. Devre ilişkin anlaşmanın yazılı olması ve imzaların noterce onaylı olması gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir. Haliyle tarafların yapacakları salt yazılı bir anlaşma ile geminin mülkiyetini devredebilmeleri mümkün değildir.

OLAY IV

Merkezi İstanbul'da bulunan Rota Denizcilik AŞ, Güney Kore bayraklı Podwick isimli 300 grostonluk bir konteyner gemisini satın almıştır. Söz konusu gemi Güney Kore'nin Busan limanında teslim alınmıştır.

1 – Podwick gemisi hangi koşulların varlığı halinde Türk bayrağı çekme hakkına sahip olacaktır?

Her Türk gemisi Türk bayrağı çeker. Bir geminin hangi şartlarla Türk gemisi sayılacağı, **gemi malikine** göre belirlenir. Olayda malik bir AŞ'dir yani tüzel kişidir. Gemi maliki bir tüzel kişi ise, tüzel kişinin Türk kanunları uyarınca kurulmuş olması zorunludur. Ayrıca **Ticaret şirketlerine** ait olan gemilerde

- Şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması
- Şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması

gerekir. **Anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde** ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin yönetim kurulu iznine bağlı olması şarttır.

2 – Geminin Türk bayrağı çekme hakkına sahip olduğu varsayımında Türk bayrağı çekerek Busan limanından hareket edilmek istenmesi halinde bayrak çekme hakkı nasıl kullanılabilir?

Türk bayrağı çekme hakkına sahip bir geminin bu hakkı kullanabilmesi için gemi sicil müdürlüğünden *"gemi tasdiknamesi"* adı verilen belgenin alınmış olması gerekir. Ancak gemi bayrak çekme hakkını yurtdışında kazanmışsa *"gemi şahadetnamesi"* ile kullanılır.

OLAY V

Merkezi İstanbul'da bulunan Ayyıldız Denizcilik AŞ, Liberya bayraklı bir yolcu gemisini satın almıştır.

1 – Ayyıldız Denizcilik AŞ, bu gemiyi İzmir Gemi Sicili'ne tescil ettirmek istemektedir. Bunun hangi halde mümkün olabileceğini açıklayınız.

İzmir gemi sicili milli gemi sicillerinden biridir. Milli gemi sicillerinde prosedür, Her geminin **bağlama limanının tabi olduğu sicil müdürlüğüne** tescil olunmasıdır. Bağlama limanı, o gemiye ait seferlerin yönetildiği yerdir. Tüzel kişilere ait gemilerin işlerinin yönetildiği yer merkezinin bulunduğu yerdir. Şirketin merkezi İstanbul'da bulunduğuna göre İzmir gemi siciline tescil mümkün değildir. Ancak seferler İstanbul şubesinden yönetiliyorsa mümkündür.

2 – Ayyıldız Denizcilik, geminin %50 oranındaki payını Kalkan Denizcilik AŞ'ye devretmek istemektedir. Paylı mülkiyetin devri nasıldır?

Mülkiyetin nakli için tarafların anlaşmaları yeterlidir. Ancak anlaşmanın **yazılı** şekilde yapılması veya imzaların noterce (veya GSM) onaylanması şarttır.

OLAY VI

Merkezi İzmir'de bulunan Ege Taşımacılık Ltd Ş. Malta bayraklı King Thomas isimli yük gemisini satın almıştır.

1 – Geminin TUGS'a tescilinin mümkün olup olmadığını açıklayınız.

TUGS'a tescil edilebilmesi için TUGSK kapsamında gemi olması gerekir. TUGSK'a göre ticari amaçla kullanılan her türlü yük gemisi, bu kanun kapsamında gemidir.

TUGS'a tescil için hem malik hem de gemi bakımından birtakım şartlar öngörülmüştür. Buna göre ancak Türkiye'de ikamet eden gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş ticaret şirketlerine ait gemiler TUGS'a tescil edilebilir. Buna göre TUGS'a tescili caizdir.

Gemi bakımından ise 3000 WDT'den ağır yük gemileri TUGS'a tescil edilebilir. Bu hususta bilgi verilmemiştir.

2. a – Ege Taşımacılık King Thomas gemisinin motor gücünü arttırmak için gemiye yeni bir motor taktırmak istemektedir. Bu nedenle geminin mevcut motorunun satım sözleşmesinden hariç tutulmasını talep etmiştir. Mümkün müdür?

Motor gemi bakımından bütünleyici parçadır. Bütünleyici parçaların tasarruf işlemi dışında tutulması mümkün değildir.

2. b – King Thomas gemisinin üzerinde B bankası lehine ipotek tesis edildiği, ipotek anlaşmasında borcun vadesinde ödenmediği takdirde geminin mülkiyetinin B bankasına ait olacağı yönünde hüküm bulunduğu varsayımında, hükmün geçerli olup olmadığını açıklayınız.

Lexcommissoria yasağı gereğince borcun ödenmemesi halinde rehinli taşınmazın mülkiyetinin alacaklıya geçeceğine ilişkin sözleşme hükmü geçersizdir.

OLAY VII

Rota Denizcilik Ltd. Ş. Yunanistan bayraklı Blue Maiden isimli 500 grostonluk bir yolcu gemisi satın almıştır.

1 – Blue Maiden gemisinin hangi koşulların varlığı halinde MGS'ye tescil edilebileceğini açıklayınız.

Bir geminin MGS'ye tescil edilebilmesi için tescilinin caiz olmasına bağlıdır. Buna göre Türk bayrağı çekme hakkına sahip;

iv. Ticaret gemileri
v. Gezinti, eğitim, öğretim, bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler
vi. Yabancılar için Türkiye'de yapılan gemiler

tescil edilebilirler.

Geminin Türk bayrağı çekme hakkına sahip olup olmadığı tespit edilmeli. Her Türk gemisi Türk bayrağı çeker. Bir geminin hangi şartlarla Türk gemisi sayılacağı, **gemi malikine** göre belirlenir. **Ticaret şirketlerine** ait olan gemilerde ise;

iii. Şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması
iv. Şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması

gerekir. Bu şartları sağlaması halinde MGS'ye tescil edilebilir.

2 – Rota Denizcilik Ltd Ş ile Tuzla'da bir tersane arasında Blue Maiden gemisinin bakım ve onarımı için yapılan sözleşmede Tersane, bakım ve onarım hizmetinden doğan ipotek alacağı için ipotek tesisi talep hakkından feragat etmiştir. Rota Denizcilik Ltd. Ş.'nin bakım ve onarım bedeli borcunu ödememesi üzerine Tersane, Blue Maiden gemisi üzerinde ipotek tesisini talep etmiş, ancak Rota Denizcilik bu haktan feragat edilmiş olması sebebiyle talebin reddini istemiştir. Savunma isabetli midir?

Tersane sahibi, bir geminin inşa veya tamirinden doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde **ipotek tescil edilmesini talep etme** hakkına sahiptir. Burada rehin hakkı kanundan doğmaz. Sadece tersane sahibinin bunu talep etme hakkı vardır.

Tersane sahibi bu haktan önceden feragat edemez. Savunma yerinde değildir.

OLAY VIII

Arya Denizcilik AŞ Tuzla'da bulunan T tersanesi ile proje aşamasında olan İbiza gemisinin inşası için anlaşma yapmıştır. Arya Denizcilik AŞ 8000 grostonluk "İbiza" kuru yük gemisinin inşa masraflarının finansmanı için B bankası ile 1 milyon Euro tutarında kredi anlaşması yapmıştır.

1. a – İnşasına başlanacak olan İbiza gemisi üzerinde ipotek tesis edilebilir mi?

İnşa halindeki gemi üzerinde yapı siciline tescil suretiyle ipotek kurulabilir. Ancak tamamlandığında **18 groston'un altındaki** gemiler için ipotek kurulamaz. Omurgasının konulduğu andan kızaktan indirilinceye kadar, görünebilecek bir yerine ad ve numara konulmak suretiyle yapının açık ve sürekli olarak ayırt edilmesi sağlandığından itibaren yapı halindeki gemi üzerinde ipotek kurulabilir.Henüz proje aşamasında olan omurgası oluşmayan bir gemi üzerinde ipotek tesis edilemez.

1. b – Kredi anlaşmasında bulunan ve B bankası lehine İbiza gemisi üzerinde ipotek tesisini öngören hüküm, ipotek tesisine dayanarak teşkil eden ipotek anlaşması niteliğine sahip midir?

Gemi ipoteğinin kurulması için geminin maliki ile alacaklının **anlaşma**ları ve ipoteğin gemi siciline **tescil** edilmesi şarttır. İpotek sözleşmesinin **yazılı** olarak yapılması ve imzaların **noterce onaylanması** gerekir. Bu şartları içermesi halinde sözleşme hükmü de anlaşma sayılabilir.

2 – Arya Denizcilik AŞ'nin maliki olduğu Granada gemisi ile %50 pay sahibi olduğu Malaga gemisindeki payı üzerinde kredinin teminatı olarak ipotek tesis edildiği varsayımında bu ipotek TTK uyarınca birlikte ipotek nitelendirilebilir mi?

Borcun tamamı için birden çok gemi üzerinde ipotek tesis edilirse, gemilerden her biri borcun tamamından sorumlu olur ve buna birlikte ipotek denir. Gemilerin aynı malike ait olması şart değildir. Alacaklı, her bir geminin borcun bir kısmından sorumlu olması şeklinde alacağını bölebilir. Kural her geminin borcun tamamından sorumlu olmasıdır. Aksi kararlaştırılabilir.