GEMİ

Geminin Tanımı

"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."

Buna göre bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi için:

- Pek küçük olmaması
- Suda hareket etmesini gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olması
- Yüzme özelliği bulunması zorunlu olup,
- Aracın kendiliğinden hareket etme imkanına sahip olup olmadığının bir önemi yoktur.

Bir aracın gemi olarak nitelenebilmesi için aranan unsurların geçici olarak kaybolması gemi vasfını ortadan kaldırmaz.

Geminin Bütünleyici Parçaları ve Eklentileri

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. **Geminin makinesi, pervanesi, dümeni bütünleyici** parça niteliğindedir.

Eklenti, asıl şeyin malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülenen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka biçimde asıl şeye tabi kılınan taşınır maldır. **Geminin filikaları, ölçüm aletleri gibi sevk ve idare araçları** eklenti niteliğindedir.

Bir gemiye malik olan kimse onun bütünleyici parçalarına da malik olur.

Bir gemiye ilişkin tasarruf, aksi kararlaştırılmamışsa o geminin eklentilerini de kapsar. Dolayısıyla eklenti için aksi kararlaştırılabilirken, bütünleyici parça için bu mümkün değildir.

Bütünleyici parça ya da eklenti niteliğinde olmayan şeyler, kendiliğinden gemiye ilişkin tasarruf kapsamında **değildir;** bunların ayrıca anlaşmaya dahil edilmesi gerekir. (Yakıt, kumanya vs.)

Gemi Türleri ve Hukuki Niteliği

Hukuki yönden gemiler **deniz gemileri** ve **iç su gemileri** olmak üzere 2'ye ayrılır.

Gemiler tahsis oldukları amaç bakımından **ticaret gemileri** ve **ticari olmayan gemiler** olmak üzere 2'ye ayrılır.

- Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından, kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın **ticaret gemisi sayılır.**
- Ticaret gemisi sayılan gemiler dışında kalan gemiler ticari olmayan gemilerdir.

Gemi hukuki niteliği itibariyle taşınır bir eşyadır; ancak sicile kayıtlı gemiler kanunda açıkça öngörülen hallerde İİK'nın taşınmaz eşyalara ilişkin hükümlerine tabidirler.

Kurtarılamayacak şekilde batan veya tamir kabul etmez hale gelen tekne, gemi olma özelliğini kaybeder.

Tamiri hiç veya bulunduğu yerde mümkün değilse ve tamir edilebileceği bir limana götürülmezse tamir kabul etmez gemi sayılır.

Kurtarılamayacak hale gelen gemi ise, gemi olmaktan çıkıp enkaz haline gelir.

Suda hareket etmeyi gerektiren bir amaca tahsis edilme unsuru devamlı olarak ortadan kalkar ise gemi vasfı sona erer.

GEMİNİN AYIRICI UNSURLARI

Geminin Adı

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 her iki tarafına ve kıçına silinmez, bozulmaz ve çok okunaklı harflerle yazılması mecburidir.

Gemilere telsizle haberleşmede kullanılmak için bir tanıma işareti verilir.

Bağlama Limanı

Bir geminin bağlama limanı o gemiye ait seferlerin yönetildiği yerdir.

Gemi **bağlama limanının bulunduğu sicil müdürlüğüne** tescil edilir, gemi seferleri yabancı bir limandan, kara kentinden veya gemiden yönetiliyorsa malik gemisini dilediği yer siciline tescil ettirebilir.

Bağlama limanı da geminin kıçına yazılır. Gemi siciline gemi ile birlikte bağlama limanı da tescil edilir.

Geminin Tonajı

Gemilerin ölçüm sonucu tonaj ile gösterilir.

Gemilerden alınan çeşitli vergi ve resimler ile gemilerde bulunması zorunlu olan teçhizat ve gemi adamlarını tayininde tonaj esas alınır.

- **Gros tonalito:** Gemi ve su aracının kapalı hacimleridir.
- **Net tonalito:** Gros tonalitodan bazı hacimlerin indirilmesiyle elde edilen hacim değeridir.
- **Ölü ağırlık:** Geminin yük, yakıt, kumanya, su vs. olarak taşıyabileceği şeylerin ağırlığıdır.

Geminin Milliyeti

Her geminin bir devletin bayrağını taşıması ve bir devletle bir milliyet bağı tesis etmesi gerekmektedir.

Seyir güvenliği açısından da geminin bir devletin bayrağını taşıması, dolayısıyla bir devletin denetimi altında olması zorunludur.

1. Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kazanılması

Bir geminin hangi şartlarla Türk gemisi sayılacağı gemi malikine göre belirlenir:

- Gemi tek bir gerçek kişiye aitse, bu şahsın Türk vatandaşı olması;
- Gemi birden fazla gerçek kişiye aitse;

  a. Paylı mülkiyet halinde payların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,
  b. Elbirliğiyle mülkiyet olması halinde maliklerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması

  koşuluyla gemi, Türk gemisi sayılır.

Gemi maliki tüzel kişi ise bu durumda türü ne olursa olsun tüzel kişinin **Türk kanunları uyarınca kurulmuş olması** zorunludur.

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

  a. Şirketi yönetmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması,
  b. Şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması,
  c. Anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde ayrıca payların çoğunluğunun nama yazılı ve bir yabancıya devrinin şirket yönetim kurulunun iznine tabi olması şarttır.

Türk ticaret siciline tescil edilen donatma iştiraklerinin mülkiyetindeki gemiler, paylarının yarısından fazlası Türk vatandaşlarına ait ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.

Yukarıda sayılan şartlara sahip her Türk gemisi, Türk bayrağı çekmek zorundadır. Ancak belirli şartların varlığı halinde istisnai olarak Türk gemisinin yabancı bayrak, yabancı bir geminin ise Türk bayrağı çekebileceği kabul edilmiştir.

Bir Türk gemisi aşağıdaki hallerde yabancı bayrak çekebilir:

- Gemi, yukarıda sayılan Türk bayrağı çekme hakkında sahip olmayan kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılırsa
- Malik yabancı bayrak çekmek için talepte bulunursa
- Bayrağı çekilmek istenen ülke kanunları buna imkan verirse
- Bakanlık tarafından izin verilirse

Yabancı bir gemi aşağıdaki hallerde Türk bayrağı çekebilir:

- Gemi, ona Türk bayrağı çekme hakkına sahip olan kişilere **en az 1 yıl süreyle** kendi adlarına işletilmek üzere bırakılırsa
- Malikin, gemiye Türk bayrağı çekilmesi konusunda rızası alınırsa
- Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabitleri hakkındaki hükümlerine uyuluyorsa
- Geminin bayrağını taşıdığı devletin kanunlarında bunu engelleyen bir hüküm yoksa

Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne tescil şartlarını yerine getiren gemiler ve yatlar, bu sicile tescil edilmiş olmaları şartı ile Türk bayrağı çekme hakkını kazanırlar. TUGS'a tescil, bayrak çekme hakkı bakımından kurucudur.

2. Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kullanılması

Türk bayrağı çekme hakkına sahip bir geminin bu hakkını kullanabilmesi için gemi sicil müdürlüğünden **"gemi tasdiknamesi"** adı verilen belgenin alınmış olması gerekir.

Gemi tasdiknamesi sadece sicile kayıtlı gemilere verildiğinden, bayrak çekme hakkının gemi tasdiknamesi alınmadıkça kullanılamayacağı kuralı sicile kayıtlı gemiler için geçerlidir.

Bir gemi Türkiye dışında Türk bayrağı çekme hakkını kazanırsa, geminin bulunduğu yerdeki Türk konsolosu tarafından Türk bayrağı çekme hakkına dair verilecek **"bayrak şahadetnamesi"** gemi tasdiknamesi yerine geçer.

Bayrak şahadetnamesi düzenlendiği tarihten itibaren ancak **1 yıl için geçerlidir;** yolculuk mücbir sebep yüzünden uzarsa bu süre de uzar.

Yabancı bir gemiye yukarıda sayılan şartlarla geçici olarak Türk bayrağı çekme izni verildiği takdirde, bu gemiye bakanlık tarafından bayrak şahadetnamesi verilir ve bu belge ile Türk bayrağı çekilir.

Bayrak çekme hakkının gemi tasdiknamesi veya bayrak şahadetnamesi olmaksızın kullanılabilmesi için geminin **18 gros tonalitodan küçük ve ticari olmayan bir gemi** olması gerekir.

3. Türk Bayrağı Çekme Hakkının Kaybedilmesi

Türk bayrağı çekme hakkının kazanılması için gereken şartlardan birinin kaybedilmesi halinde Türk bayrağı çekme hakkı kaybedilir. Ayrıca düzenlemeye gerek yoktur.

Türk bayrağı çekme hakkı kaybedilirse durum gecikmeksizin bakanlığa bildirilir ve bakanlık en çok **6 ay için** daha Türk bayrağı çekilmesine izin verebilir.

Gemi Sicilleri

Milli Gemi Sicili

Bakanlığın uygun göreceği yerlerde Türk gemileri için tutulan sicildir.

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

Bu mahkemeler, sicil müdürlüklerinin kararlarına karşı itirazlara bakmaya da yetkilidirler.

Gemi sicilinin tutulmasından doğan bütün zararlardan **devlet sorumludur.** Devletin sorumluluğuna ilişkin davalar gemi sicilinin tutulmasını gözetecek mahkemede görülür.

Milli gemi sicili alenidir; herkes sicil kayıtlarını inceleyebilir ve giderini ödemek şartıyla onaylı veya onaysız örneklerini alabilir.

Gemiler MGS'ye tescili bakımından tescili caiz olan ve tescili caiz olmayan gemiler olmak üzere 2'ye ayrılmıştır:

MGS'ye tescili caiz olmayan gemiler:

- Türk gemisi olmayan gemiler
- Yabancı bir gemi siciline kayıtlı bulunan Türk gemileri
- Donanmaya bağlı harp ve yardımcı gemiler
- Devlet, il özel idaresi, belediye ve köy ile diğer kamu tüzel kişilerine ait münhasıran bir kamu hizmetinin görülmesine özgülenmiş gemiler

MGS'ye tescili caiz olan gemiler:

- Türk bayrağı çekme hakkına sahip ticaret gemileri
- 18 gros tonalitodan büyük ticaret gemisi TUGS'a kayıtlı değilse MGS'ye kaydettirilmesi **zorunludur.**

Her gemi **bağlama limanının tabi bulunduğu sicil müdürlüğüne** tescil edilir.

Gemi seferleri yabancı bir limandan, kara kentinden ya da gemiden yönetiliyorsa malik gemiyi **dilediği yer sicil müdürlüğüne tescil ettirebilir.**

Tescil istemi ancak malikin veya maliklerden birinin dilekçe ile istemi üzerine tescil olunur.

Gemi, yapı halindeki gemilere özgü sicile tescil edilmişse, o sicile kayıtlı bulunan gemi ipotekleri, **sahip oldukları dereceler saklı kalmak şartıyla** MGS'ye re 'sen geçirilir.

Tescil edilen hususlarda meydana gelen değişikliklerin sicile geçirilmek üzere bir dilekçe ile sicil müdürlüğüne bildirilmesi gerekir.

Bildirimin, gemi maliki ve donatma iştirakinde gemi müdürü tarafından yapılması **zorunludur.**

Gemilerin sicilden silinmesi; talep üzerine ya da re'sen olmak üzere 2'ye ayrılır.

1. Talep Üzerine Silinme

Tescili zorunlu bir gemi kurtarılamayacak şekilde batar veya tamir kabul etmez hale gelir veya her ne suretle olursa olsun **TÜRK bayrağını çekme hakkını kaybederse,** istem üzerine sicilden kaydı silinir.

Tescili isteğe bağlı olan gemilerin kaydı ise, bu hallerden birinin mevcudiyetine bağlı olmaksızın malik veya maliklerin istemi üzerine sicilden silinir.

Tecili isteğe bağlı olan gemilere ait kayıtların istem üzerine silinebilmesi için ipotekli alacaklıların ve gemi sicilinin içeriğine göre ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin buna onay vermeleri şarttır.

Geminin tamir kabul etmez hale gelmesi sebebiyle kaydının silinmesi istendiğinde, sicil memuru, tescil edilmiş gemi ipoteği alacaklılarını gerektiğinde uygun bir süre içinde itirazlarını bildirmeye çağırır; süresi içinde bildirilen itirazların yerinde görülmediğine dair mahkeme kararının kesinleşmesi üzerine geminin kaydı silinir.

Geminin Türk bayrağı çekme hakkını kaybetmesi sebebiyle geminin kaydının silinmesi istendiğinde, bu kayıt ancak ipotekli alacaklıların ve gemi sicilindeki kayıt ve belgelere göre ipotek üzerinde hak sahibi olan üçüncü kişilerin onayı ile sicilden silinebilir.

2. Re 'sen Silinme

- Esaslı şartlardan birinin var olmaması sebebiyle tescili caiz olmayan bir gemi tescil edilmiş ise
- Gemi kurtarılamayacak şekilde batmış veya tamir kabul etmez hale gelmiş olmasına rağmen bu durum sicil müdürlüğüne bildirilmemişse

Bu durum sicil müdürlüğü tarafından ilgililere ve sicile kayıtlı diğer hak sahiplerine bildirilir; ilan edilir.

Eğer itiraz sebepleri süresi içerisinde ileri sürülmezse veya bunlar mahkemece yerinde görülmezse kararın kesinleşmesi halinde gemi **terkin edilir.**

Bir ipotekli alacaklı, gemi ipoteğinin hala var olduğunu ileri sürerek Türk bayrağı çekme hakkını kaybetmiş olan bir geminin sicilden silinmesine itiraz ederse, kayıt silinmeyip **sadece geminin Türk bayrağı çekme hakkını kaybettiği** tescil olunur.

Tescil edilmiş bir gemi hakkında **20 yıldan beri** hiçbir kayıt işlemi yapılmamış ve bakanlıktan alınan bilgiye göre de geminin artık var olmadığına veya denizcilikte kullanılamayacak hale geldiğine kanaat getirilmiş olursa, gemi üzerinde ipotek veya intifa hakkı tescil edilmiş bulunmadığı takdirde, sicil memurunun önerisi üzerine mahkemece gemi kaydının silinmesine karar verilir. **(Özel hal)**

MGS'ye kayıtlı bir geminin maliki, bu gemi tescili zorunlu gemilerden olsa dahi geminin TUGS'a tescil ettirilmesini talep edebilir, geminin talep üzerine TUGS'a tescil edilmesiyle birlikte MGS'deki kaydı terkin edilir.

Gemi Sicilindeki Kayıtlar ve Hükümleri

Açıklayıcı kayıtlar; mevcut olan bir hukuki durum veya hakkı açıklayan kayıtlardır. Geminin adı, bağlama limanı vs.

Yaratıcı kayıtlar; ipotek ve intifa hakkının tesisi, bayrak çekme hakkının kullanılması, ipotek ve intifa haklarına dair hususlarda sicile kayıt, kurucu niteliktedir.

Sicil kaydının doğruluğuna dair aksi ispat olunabilen bazı karineler şunlardır:

- Gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kişi, geminin maliki sayılır. **(Mülkiyet karinesi)**
- Gemi sicilinde lehine bir gemi ipoteği veya ipotek üzerinde bir hak yahut bir intifa hakkı tescil edilmiş olan kişi o hakkın sahibi sayılır. **(Diğer haklar karinesi)**
- Tescil olunmuş bir hak sicilden silinirse, o hakkın var olmadığı kabul edilir**. (Silinmiş hakların mevcut olmadığı karinesi)**

Sicile güven ilkesi, gemi sicilinde gerçek hukuki duruma uymayan bir kayıt olması veya bir hakkın, sona ermiş olan bir hakkın kaydedilmemiş bulunması halinde gerçek hak sahiplerinin korunmasını sağlar.

Sicile güven ilkesi sadece mülkiyet, intifa, ipotek ve ipotek üzerinde bir hakkın hukuki muamele yolu ile kazanımı için geçerli olup, bu haklardan birini iktisap eden kişinin sicil kaydının doğruluğuna güveni, iyiniyetli olması koşulu ile korunur.

Sicile güven ilkesi yalnız tasarruf muamelelerinde geçerli olup borç doğuran muamelelerde **söz konusu olmaz.**

Sicilin Tashihi, İtiraz ve Şerh

Sicile hakkı **yanlış kaydedilmiş olanların,** sicillerinin gerçek hukuki duruma getirilmesi için sicilin tashihi yoluna gidilir.

Sicilin tashihi, kamu güveni ilkesinin tanınmadığı haklar ve tasarruf sınırlandırmaları bakımından gerçek hukuki durumuna uymadığı halde hakkı ihlal edilmiş olan kişi değişiklik sonucunda hakkı ihlal edilecek olan kişiden kaydın değiştirilmesine onay vermesini isteyebilir.

Bu kişi onay vermediği takdirde hak sahibi mahkemede **sicilin tashihi davası** açacaktır. Ancak bu dava sonuçlanıncaya kadar, hak kaybolabileceğinden **itirazın şerhi mümkün olabilir.**

Gerçek hukuki durumu sicile geçmemiş olan kişilerin talebi ile sicil kaydının doğru olmadığı hakkında bir itiraz tescil olunabilir.

İtiraz, bir ihtiyati tedbir kararına yahut sicildeki kaydın değiştirilmesi sonucunda hakkı zarar görecek olan kişinin onayına dayalı olarak sicile geçirilir. Ancak hakkın mevcudiyeti konusunda usul hukukundan farklı olarak yaklaşık ispat değil, **tam ispat aranır.**

İtiraz kamu güveni ilkesindeki iyi niyet unsurunu ortadan kaldırır. İtirazın diğer sonucu olarak **itiraz konusu olan haklardan doğan talepler zamanaşımına uğramaz.**

Gemi üzerindeki ayni bir hakkın kaldırılması veya değişiklik yapılması hususunda sözleşmesel şahsi hakka sahip olanlar sicile şerh koydurabilirler.

Şerh, bir ihtiyati tedbir kararına yahut şerh sonucunda gemisi veya hakkı sınırlanan kişinin onayına dayanarak verilebilir.

Şerhten sonra gemi veya ipotek üzerinde yapılacak tasarruflar, şerh ile teminat alınan hakkı ihlal ettiği ölçüde geçersizdir.

Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicil

Yapı halindeki gemiler, malikin istemi üzerine veya yapı üzerinde bir gemi ipoteğinin kurulması yahut yapının ihtiyati ya da kesin haczi veya tersane sahibinin gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak amacıyla sicile şerh verilmesi söz konusu olduğu takdirde tescil edilebilir.

Yapı, yapının maliki veya kanuni ipotek hakkını tescil ettirmek isteyen tersane sahibinin dilekçesi ile tescil edilir.

İhtiyati veya icrai haciz kararı almış olan alacaklı da **icra müdürünün yazısı ile** yapının tescilini isteyebilir.

Yapı tamamlanıp da gemi siciline tescil olununca yapı sicilindeki defteri kapatılır, sicile kayıtlı gemi ipoteği, derecesi saklı kalmak kaydı ile re sen gemi siciline geçirilir.

TÜRK ULUSLARARASI GEMİ SİCİLİ

Türkiye'de mukim TÜRK veya yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş ticaret şirketlerine ait olan,

- Tonaj sınırı aranmaksızın yurt içinde inşa edilen gemiler, yatlar ve özel maksatlı özel yapılı gemiler
- TUGSK'un yürürlüğe girmesinden sonra yurt dışından **ithal edilecek 3.000 DWT üzerindeki ticari amaçla kullanılan** her türlü yük ve açık deniz balıkçı gemileri
- TUGSK'un yürürlüğe girmesinden sonra yurt dışından ithal edilecek **300 grostonun üzerindeki yolcu gemileri ile özel maksatlı özel yapılı gemiler**
- TUGSK'un yürürlüğe girdiği tarihte MGS'ye kayılı bulunan gemileri, yatlar ve özel maksatlı özel yapılı gemiler

Talep üzerine TUGS'a tescil edilirler.

TUGS'a tescil edilen gemilerde ve yatlarda donatanın yabancı veya TÜRK olmasına bakılmaksızın **kaptanının Türk vatandaşı olması** esastır.

Donatanın Türk vatandaşı olması halinde ise, kaptandan başka diğer gemi ve yat personel sayısının en az **%51'inin de** Türk vatandaşı olması şarttır.

TUGS'a tescil edilen gemilere Türk bayrağı çekme hakkını kullanabilmeleri için **TUGS Gemi Tasdiknamesi** gerilir.

Finansal kiralama yolu ile yurt dışından temin edilen gemiler özel sütuna kaydedilir ve bunlara **bayrak şahadetnamesi** verilir.

Bağlama Kütüğü

Bağlama kütüğü, **TUGS'a tescilli olanlar** ve **MGS'ye tescili zorunlu olanlar dışındaki** ticari veya özel kullanıma mahsus gemi, deniz ve iç su araçlarının kaydı için oluşturulmuştur.

BAĞ KÜT; limanlarda **liman başkanlıkları tarafından,** herhangi bir liman başkanlığının yetki alanında bulunmayan iç sularda ise **belediye başkanlıkları tarafından** tutulur.

Bağlama kütüğüne kaydedilen gemi, deniz ve iç su araç için **bağlama kütüğü ruhsatnamesi** düzenlenir.

GEMİ ÜZERİNDEKİ MÜLKİYET ve DİĞER AYNİ HAKLAR

Gemi Mülkiyetinin Kazanılması

Gemi mülkiyeti, malike gemi üzerinde kanun dairesinde dilediği gibi tasarruf etmek ve gemiye haksız olarak el koyanlara dava açmak hakkını verir. Gemi mülkiyeti hususi hukuka ve kamu hukukuna göre **2 yolla** iktisap edilir.

1. Mülkiyetin Hukuki Muamele İle Kazanılması

Geminin satışı kanunda herhangi bir şekil şartına bağlanmamıştır. Ancak ispatı için uygulamada yazılı şekilde yapılmış olması gerekir.

Öncelikle mülkiyeti devir borcu doğuran bir sözleşme yapılır. Mülkiyeti devir borcu doğuran sözleşmeler; alım satım sözleşmesi, trampa, bağışlama, gemi inşa sözleşmesi ve şirket sözleşmeleridir.

Borçlandırıcı işlem yapıldıktan sonra gereken tasarruf işlemi sicile kayıtlı olan ve olmayan gemileri arasında farklılık gösterir.

- Sicile kayıtlı olmayan Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve sınırlı ayni haklara **TMK'nın taşınırlara ilişkin hükümleri** uygulanır. Bu gemilerin tamamının veya bir payının üzerindeki mülkiyetin devredilebilmesi için zilyetliğin devredilmesi gerekir. Taraflardan her biri, giderlerini karşılamak şartıyla kendisine devre ilişkin resmi veya imzası noterce onaylanmış bir senet verilmesini isteyebilir. **Sicile kayıtlı olmayan gemilerde gemiye zilyet olan kişi geminin maliki sayılır.** Bu sebeple iyi niyetli olarak kazanımda bulunan kişilerin kazanımları korunur.
- Sicile kayıtlı bir gemi için malik ile iktisap edenin mülkiyetin iktisap edene devri konusunda anlaşmaları ve geminin zilyetliğinin geçirilmesi şarttır. Bu anlaşmanın **yazılı şekilde yapılması** ve imzaların **noterce onaylı olması** gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüklerinde de yapılabilir.

Geminin fiilen teslimi, mülkiyeti devralan gerçek veya tüzel kişinin gemi adamlarının göreve başlamaları ile gerçekleşmektedir.

Sicile kayıtlı gemi payının mülkiyeti, malik ile iktisap edenin bu hususta anlaşmaları ile devralana geçer. Anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylanması şarttır.

Donatma iştiraki şeklinde işletilen sicile kayıtlı gemilerde iştirak payının devri ancak gemi payının devri ve sicile tescil ile mümkün olur.

Donatma iştirakinde paydaş donatanlardan her biri iştirak payını dilediği anda diğer paydaşların onayı aranmaksızın tamamen veya kısmen başkasına devredebilir. Ancak gemi payı veya iştirak payının devri sonucunda gemi TÜRK bayrağı çekme hakkını kaybedecekse, devir yalnızca bütün paydaşların veya paydaş donatanların onayı ile geçerli olur.

Gemi yolculukta bulunduğu sırada devredilirse, sözleşme ile aksi öngörülmüş olmadıkça yolculuğun kar ve zararı devredilen pay oranında devralana geçer.

Gemi kira sözleşmesi söz konusu ise taraflar bu sözleşmenin **TÜRK gemi siciline** şerh edilmesini isteyebilirler. Bu şerh sonraki maliklere, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde, gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğu yükler.

Sicile şerh verilmemişse; TBK'nın adi kira sözleşmesine ilişkin hükümleri uygulanır.

2. Mülkiyetin Hukuki Muamele Dışı Yollarla Kazanılması

Sicile kayıtlı gemi payı ve iştirak payı üzerindeki **mülkiyetin aslen iktisabı; sahiplenme, olağan ve olağanüstü zamanaşımı** şeklinde üçe ayrılır.

Sahipsiz bir mala malik olma kastıyla el koymaya **sahiplenme (ihraz)** denir. Dolayısıyla sadece sahipsiz hale gelmiş olan bir geminin mülkiyeti sahiplenme yoluyla iktisap edilebilir.

Sicil kayıtlarına göre malikinin kim olduğu anlaşılamayan veya usulüne uygun olarak mülkiyeti terk edilmiş olan bir gemi sahipsiz gemidir.

- Sicile kayıtlı bir geminin maliki, gemi üzerindeki mülkiyet hakkından vazgeçtiğini sicil müdürlüğüne bildirir ve bunu sicile tescil ettirirse **gemi sahipsiz hale gelir.** Bu şekilde sahipsiz hale gelen bir gemiyi sahiplenme hakkı sadece **devlete aittir.** Devlet kendisini gemi siciline malik olarak tescil ettirmek suretiyle mülkiyeti iktisap eder.
- Sicile kayıtlı olmayan gemi, maliki tarafından mülkiyet hakkından vaz geçme kastı ile terk edildiği takdirde sahipsiz hale gelir. Sahipsiz gemiyi, malik olma iradesiyle zilyetliğine geçiren kimse, geminin maliki olur.
- Gemi mülkiyetinin zamanaşımı yoluyla kazanılması olağan ve olağanüstü şeklinde ikiye ayrılır.

Olağan zamanaşımı ile kazanma

Sicile kayıtlı bir geminin maliki olmadığı halde sicile malik olarak tescil edilmiş bulunan bir kişi, tescilin **en az 5 yıl sürmesi** ve bu süre içerisinde gemiyi davasız ve aralıksız asli zilyet sıfatıyla elinde bulundurması şartıyla geminin mülkiyetini iktisap eder.

Gemi siciline kaydın doğru olmadığına ilişkin bir itirazın tescil edilmesi halinde itiraz kayıtlı olduğu sürece **zamanaşımı süresi işlemez.**

5 yıllık süre boyunca TMK'dan farklı olarak burada zilyetliğin iyi niyetle sürdürülmesi **aranmamıştır.**

Olağanüstü zamanaşımı ile kazanma

Bir kimse sicile kaydedilmesi gerekirken kaydedilmemiş olan bir gemiyi **en az 10 yıl süreyle** davasız ve aralıksız olarak asli zilyet sıfatıyla elinde bulundurduğu takdirde, bu geminin sicile kendi malı olarak tescil edilmesini isteyebilir. **(iyi niyet aranmaz)**

Sicile kayıtlı gemilerde ise, geminin, malikinin **en az 10 yıl önce** ölmüş veya gaipliğine karar verilmiş bir kişinin adına kayıtlı bulunması ve hakkında 10 yıldan beri malikin onayına tabi bir husus kaydedilmemiş olması; en az 10 yıl süreyle davasız ve aralıksız olarak asli zilyet sıfatıyla elinde bulundurma koşullarının gerçekleşmesi halinde **gemiyi elinde bulunduran kişi**, kendisinin sicile malik olarak tescil edilmesini isteyebilir. **(iyi niyet aranmaz)**

Tescil ancak mahkeme kararı ile olur. Tescil davası geminin kayıtlı olduğu veya kaydedilmesi gereken sicil müdürlüğüne karşı açılır. Mahkeme ilan yoluyla, ilgilileri en fazla **3 aylık** bir süre belirleyerek itirazlarını bildirmeye çağırılır. İtiraz edilmez veya ret olunursa tescile karar verilir.

Asli zilyet mahkemece verilen tescil kararına dayanarak kendisini sicile kaydettirdiği anda geminin mülkiyetini iktisap etmiş olur.

3. Gemi Mülkiyetinin Kamu Hukuku Hükümlerine Göre İktisabı

Savaş zamanlarında gemiler kanunda gösterilen sebeplerle zapt ve müsadere olunur. *Zapt el koyma, müsadere ise mülkiyetini alma demektir.*

Mahkeme kararının kesinleşmesiyle zapt edilen vasıta veya mal Türk devletinin malı olur.

Bunun yanında kaçak eşya taşınmasında kullanılan gemi, koşullarının varlığı halinde müsadere edilebilir.

Gemi Mülkiyetinin Kaybedilmesi

Sicile kayıtlı bir geminin kurtarılamayacak şekilde batması, yararlanılabilir enkaz bırakmaksızın harap olması, patlaması ve tahrip edilmiş olması gibi sebeplerden zayi olmasıyla gemi üzerindeki mülkiyet hakkı 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.

Olağanüstü zamanaşımında gemiyi asli zilyet sıfatıyla elinde bulunduran kişinin açtığı tescil davası sonucunda tescile karar verilmesiyle önceki malikin mülkiyet hakkı sona erer.

Gemi Rehni

Sicile kayıtlı olan ve olmayan gemilerde kanunda belirtilen alacaklar için **"gemi alacaklısı hakkı"** olarak adlandırılan rehin hakkı kanundan doğar.

Gemi siciline kayıtlı gemiler üzerinde akdi rehin hakkı, **sadece gemi ipoteğidir** ve **sicile tescil ile** tesis edilebilir.

Sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde **teslime bağlı rehin hakkı** tesis edilebilir.

Gemi İpoteği:

Sicile kayıtlı gemiler için **teslim mecburiyeti olmadan** sadece gemi siciline kayıt suretiyle rehin tesisi kabul edilmiştir. Buna **gemi ipoteği** denir.

Gemi ipoteği sicile kayıtlı bir **gemi veya payı üzerinde** tesis olunan ve alacaklıya gemiyi veya payı sattırarak bedelinden alacağını öncelikle almak yetkisini veren bir ayni haktır.

Sicile kayıtlı gemilerin sözleşmeye dayalı rehini **sadece gemi ipoteği yolu ile** sağlanır.

İpotek ile temin edilecek alacak muayyen veya hiç olmazsa tayini mümkün bir alacak olmalıdır.

Bir geminin bütün payları bir malikin elinde bulunduğu sürece, ayrı ayrı paylar üzerinde ayrı ayrı kişilere gemi ipoteği **kurulamaz.**

Gemi ipoteğinin kurulması için gemi maliki ile alacaklının gemi ipoteği kurulması hususunda anlaşmaları ve ipoteğin gemi siciline **tescil edilmesi şarttır.**

İpotek sözleşmesi **yazılı şekilde yapılmalı** ve **imzaların noterce onaylanması gerekir.** Sicil kaydı kurucu niteliktedir.

İpotek, gemiyi, geminin bütünleyici parçalarını ve eklentilerini kapsar. Eklentiler normal bir işletmenin gereği olarak çıkartılır veya alacaklı lehine el konmadan önce devredilerek gemiden uzaklaştırılırsa ipotek artık bunları kapsamaz.

Gemi ipoteği, borçluya karşı rehinin paraya çevrilmesi yolu ile takibe başlanmasından veya borçlunun iflasının ilanından itibaren rehinin paraya çevrilmesi anına kadar işleyen **gemi kira bedellerini de** kapsar.

Geminin kamulaştırılması halinde kamulaştırma bedeli ile geminin ziya veya hasarından dolayı gemi malikinin üçüncü şahıslara karşı sahip olduğu tazminat istemleri de ipoteğin kapsamındadır.

Geminin maliki veya başkası tarafından sigorta ettirilmesi halinde gemi ipoteği, sigorta konusu olan hasarın meydana gelmesinden önce yapılmış olmak şartı ile **sigorta tazminatını da kapsar.**

Sigortacı hasar vukua geldiği zaman sigorta tazminatını ipotekli alacaklının rızası olmadan gemi sahibine ödeyemez; zira hak sahibi olan ipotekli alacaklıdır.

Sigortacı, zararın meydana geldiğini ipotekli alacaklıya bildirmiş ve bu bildirimden itibaren **2 haftalık süre içinde** alacaklı talepte bulunmamışsa veya gemi malikinin sigortacının kendisine ödeyeceği tazminatı, geminin eski haline getirilmesi maksadına tahsis edeceğini teminat altına almışsa sigorta tazminatını malike ödeyebilir.

Malik sigorta tazminatını gemi alacaklısı hakkı sahibine vereceğini teminat altına alırsa, sigortacı sigorta tazminatını malike ödeyebilir. Çünkü **gemi alacaklısı hakkı, gemi ipoteğinden önce gelir.**

Sigorta primi zamanında ödenmediği, gemi denize veya yola elverişsiz bir halde çıktığı ya da gemi bildirilen veya mutat rotadan ayrıldığı takdirde sigortacı, ipotekli alacaklıya karşı da tazminat ödeme borcundan kurtulur.

Bir gemi üzerinde birden çok ipotek hakkı tesis edilebilir. Gemi üzerinde tesis edilen ipoteklerin derecelerinin, TMK taşınmaz rehni hakkındaki hükümlerine göre belirleneceği kabul edilir.

Önceki bir derecede bir ipoteğin sona ermesi halinde sonrakiler kendiliğinden bir üst dereceye yükselmezler. Gemi maliki, boşalan dereceye bir ipotek tesis edebilir. Buna sabit derece sistemi denmektedir.

Gemi ipoteklerinden boşalan bir dereceye sonrakilerin yükseleceğine dair bir sözleşme yapılıp da bu sözleşme gemi siciline tescil edildiği takdirde, bu ipotekler boşalan derece yerine yükselirler. Buna **mütehavvil derece anlaşması** denir.

Mevcut gemi ipoteklerinin sonradan yer değiştirmesi için, derecesi ilerleyen ipotekli alacaklı ile derecesi düşen ipotek hakkı sahibinin **imzaları noterce onaylı bir sözleşme** yapmaları ya da **gemi sicil müdürlüğünde anlaşmaları** yanında malikin de bu derece değişikliği anlaşmasına **onay vermesi** ve bu durumun **tescili** şarttır.

İpotekle teminat altına alınmış olan alacağın devri ile gemi ipoteği yeni alacaklıya geçer.

Alacak ipotekten ve ipotek de alacaktan ayrı olarak devredilemez. Alacağın devri için eski ve yeni alacaklının bu hususta yazılı şekilde anlaşmaları ve devrin gemi siciline tescili şarttır.

Üst sınır ipoteğinde alacak, alacağın devrine ilişkin genel hükümlere göre de devredilebilir. Bu takdirde gemi ipoteği alacak ile birlikte geçmez.

Emre veya hamiline yazılı bir senede bağlanmış alacaklar, gemi ipoteği ile teminat altına alınmışsa, alacağın devri bu alacakların bağlı oldukları senetlerin devri hakkındaki hükümlere tabidir. Bu takdirde gemi ipoteği de alacakla birlikte geçer.

İpotekli alacaklı, alacağı muaccel hale gelip de ödenmediği takdirde gemi ve ipoteğin kapsamına giren değerler üzerinden alacağını tahsil edebilir. Bunu cebri icra yoluyla yani ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla takip ile gerçekleştirebilir.

Sicile kayıtlı olan Türk ve yabancı gemiler, İİK'nın taşınmazlara ilişkin hükümlerine göre paraya çevrilirler.

İpotek kapsamına giren alacaklar; ana alacak, takip giderleri, gecikme faizi, iflasın açıldığı veya paraya çevirmenin istendiği tarihe kadar muaccel olmuş **3 yıllık faiz ile son vadeden itibaren işleyen faizdir.**

Alacaklı rehinli taşınmazın korunması için zorunlu masraflar yapmışsa, sigorta primini ödemişse bunlar da tescile gerek olmaksızın güvenceden yararlanırlar.

Alacak muaccel olmadan önce ipotekli alacaklıya bazı haklar tanınmıştır.

Gemi veya tesisatın kötüleşmesi sonucunda ipoteğin sağladığı teminat tehlikeye düşebilir. İpoteğin kapsamına giren eklentinin kötüleşmesi veya normal bir işletmenin gereklerine aykırı olarak gemiden uzaklaştırılması hali de geminin kötüleşmesi hükmündedir. Bu hallerde ipotekli alacaklı birtakım tedbirlerin alınmasını talep edebilir.

Bu tür durumlarda ipotekli alacaklı tehlikenin giderilmesi için **malike süre verebilir.** Bu süre içerisinde tehlike bertaraf edilmezse alacaklı derhal ipoteği paraya çevirme hakkı elde eder.

Alacaklı mahkemeye başvurabilir, mahkeme de **ihtiyati haciz** uygulanmasına ya da gerekli görülürse geminin kaptandan başka bir yediemine bırakılmasına ve malikin önlemleri almasına karar verebilir. Sürenin sonunda önlemlerin alınmadığı ya da alınan önlemlerin yetersiz kaldığı anlaşılırsa mahkeme ipoteğin paraya çevrilmesi yoluyla ilamlı takip başlatması için alacaklıya **1 aylık süre** verir.

İpoteğin Sona Erdiği Durumlar

- Alacağın sona ermesi ile
- Alacaklı ve borçlu sıfatlarının birleşmesi ile
- İcra takibi sonrasında geminin satılmasıyla satış bedeli ile karşılanmayan ipotekler
- Geminin sicilden terkini ile
- Gemi, Türk bayrağını çekme hakkını her ne surette olursa olsun kaybettiği için terkin edilecekse **ipotekli alacaklının rızası aranır.**
- İpotekli alacaklının feragati ve bunun üzerine sicildeki kaydın terkini ile

Gemi ipoteği türleri

- **Birlikte gemi ipoteği:** Borcun tamamı için aynı zamanda birden çok gemi üzerinde ipotek tesis edilirse, gemilerden her biri borcun tamamından mesul olur ve buna birlikte gemi ipoteği denir. Gemilerin aynı malike ait olması zorunlu değildir.
- **Maksimal ipotek:** Alacağın miktarı belli değilse veya devamlı surette değişiyorsa ipoteğin karşılayacağı en yüksek miktar tayin edilerek gemi siciline tescil edilir ve bu gemi ipoteğine maksimal ipotek denir.
- **Yabancı para üzerine ipotek:** Yabancı para üzerinden gemi ipoteği tesis olunabilir. Ancak aynı derecede birden fazla para türü kullanılarak gemi ipoteği tesis edilemez.
- **Sabit kıymetli ipotek:** Türk parsıyla ödenecek borçlarda ipotekli geminin karşılayacağı alacak miktarı altın veya yabancı para ölçüsü ile tayin olunabilir.
- **Kıymetli evraka ait gemi ipoteği:** Tahvile bağlı bir alacağın teminat altına alınması için kurulan gemi ipoteğidir.

İnşa halinde bulunan gemi üzerinde de yapı siciline tescil suretiyle ipotek tesisi mümkündür. Buna **yapı ipoteği** denir.

Tamamlandığında **18 grostondan ufak** olacak yapılar üzerine ipotek **kurulamaz.**

Yapı halindeki gemi üzerinde ipotek, yapı maliki ile alacaklının yapı üzerinde ipotek kurulması hususunda anlaşmaları ve ipoteğin yapı halindeki gemilere özgü sicile tescili ile kurulur.

Bu anlaşmanın **yazılı olması** ve imzaların da **noterce onaylanmış** olması gerekir. Yapı üzerinde tesis olunan gemi ipoteği, inşaatı tamamlandıktan sonra eski derecesi ile gemi üzerinde kalır.

Yukarıda açıklanan ipotek türlerinin hepsi **akdi ipoteklerdir.** Akdi ipoteklerde talep hakkı sözleşmeden doğar.

Bunların yanında tersane sahibinin kanuni ipotek hakkı vardır.

Bir geminin inşa veya tamirinden doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde ipoteğin tescil edilmesini tersane sahibi isteyebilir. Bu özel bir ipotek türü değildir, çünkü rehin hakkı (ipotek) kanundan doğmaz. Tersane sahibinin sahip olduğu bu haktan **önceden feragat edilebilmesi mümkün değildir.**

Sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkı kurulabilir. İntifa hakkı, aksi kararlaştırılmadıkça, sahibine üzerinde kurulduğu gemiden tam yararlanma yetkisini sağlar.

İntifa hakkının kurulabilmesi için, gemi maliki ile lehine intifa hakkı tanınacak kişinin intifa hakkı kurulması hususunda **anlaşmaları** ve intifa hakkının **sicile tescil edilmesi** şarttır. Anlaşma; **imzaları noterce onaylı ve yazılı şekilde** yapılabileceği gibi, sicil müdürlüğünde de yapılabilir.

BORDRA EVRAKI

Gemilerde bulundurulması gereken belgelere **Bordra Evrakı** denir.

- Türk bayrağını çekme hakkının kullanılması için gereken belge **Gemi Tasdiknamesi** veya bunun tasdikli özetidir. Bazı hallerde bunun yerine **bayrak şahadetnamesi** de geçmektedir.
- Gemi ve su aracının belirleyici özelliklerini, teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını gösteren belgeye **Tonalito Belgesi** denmektedir.
- Gemiler, tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemleri açısından belirli aralıklarla denetlenir ve bunlara **Denize Elverişlilik Belgesi** verilir.
- Milletlerarası sefer yapan yolcu gemilerine Emniyet Belgeleri verilir.
- Tüzük hükümlerine göre kaptan bir ülkenin ilk varış limanında liman sağlık makamına Deniz Sağlık Bildirisini verir.
- Gemi adamları yeterlilik belgeleri
- Gemide bulunan yükün tamamının cins ve miktarını gösteren **Manifesto belgesi**
- Sefer sırasında meydana gelecek olayların günü gününe yazılacağı Gemi Jurnali
- Geminin yola çıkabilmek için gerekli bütün şart ve formaliteleri yerine getirdiğini gösteren İzin Kâğıdı
- Sorumluluk sigortası veya diğer bir mali güvenceye ilişkin sertifika

DONATAN ve DONATMA İŞTİRAKİ

Donatan

Gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan **gemi malikine** donatan denir.

Donatan olmanın şartları şöyledir:

- Ticaret gemisi mevcut olmalı (ticaret kavramı geniş yorumlanmalı)
- Ticaret gemisinin sahibi bulunmalı
- Ticaret gemisinin sahibi, gemiyi kendi adına ve kazanç maksadıyla işletmelidir.

Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına, bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılırlar ve bunlara da **gemi işletme müteahhidi** denir.

Gerçek ya da tüzel kişi olabilirler.

Geminin kullanılmasından doğan hak ve alacaklar ona aittir; ancak gemiyi satmak veya üzerinde ipotek tesis etmek gibi mülkiyet hakkının sonucu olan yetkilere sahip değildir.

Geminin deniz ticaretinde kullanılması sonucunda, kullanan sanki donatanmış gibi gemi üzerinde rehin hakkı, gemi alacaklısı hakkı da doğmaktadır. Gemi alacaklısı hakkı kanuni rehin hakkıdır. Bu rehin hakkı alacaklıya karşı borçlu olmayan malikin gemisi üzerinde doğar.

Donatanın Sorumluluğu

Donatan kendi fiil ve ihmallerinden dolayı genel hükümlere göre her şahıs gibi borç altına girer.

Donatanın deniz kirlenmesinden doğan sorumluluğuna **Çevre Kanunu Hükümleri** uygulanır. Bu kanuna göre; kirletenler ve çevreye zarar verenler, sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı **kusur şartı aranmaksızın** sorumludurlar.

Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır. Zamanaşımı süresi zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren **5 yıldır.**

Bir hadise neticesinde geminin sebep olduğu bütün kirlenme zararlarından, geminin hadise zamanındaki donatanı, hadise bir olaylar dizisinden oluşuyorsa ilk olay tarihindeki donatan sorumludur. Ancak donatan kirlenme zararının aşağıdaki haller sonucunda gerçekleştiğini ispat ederse sorumlu olmaz:

- Bir harp, düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat hadisesi sonucu olduğunu
- Münhasıran üçüncü bir şahsın zarar verme kastı ile vuku bulan bir hareket veya ihmalinin bir sonucu olduğunu
- Münhasıran bir hükümetin yahut fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevinin yerine getirilmesindeki ihmali veya başkaca nizamlara aykırı bir fiili sonucu olduğunu

Kirlenme zararlarında objektif sorumluluk ilkesi benimsenmiştir; ancak yukarıda sayılan hallerde kurtulma şansı öngörülmüştür. Bu hallerde gemi ile zarar arasındaki illiyet bağının büyük ölçüde kalktığı görülmektedir.

Deniz Hukukuna Göre Sorumluluk

- Gemi adamlarının ve kılavuzların kusurlu fiillerinden sorumluluğu
- Kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden doğan sorumluluğu
- Müşterek avaryadan kurtarılan gemi ve navlun sebebiyle donatanın borçları
- Çatma ve kurtarma sebebiyle donatanın borçları

Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışma kılavuzunun veya isteğe bağlı kılavuzunun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdikleri zarardan sorumludur.

- Gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer şahıslardır. Bu kişiler donatanla bir hizmet sözleşmesine müsteniden çalışırlar.
- Zorunlu sevk ve idare kılavuzu alınması söz konusu ise donatan bu kılavuzun kusurlu fiillerinden **sorumlu olmaz.**
- Kusurlu fiil ile illiyet bağı bulunan bir zararın ortaya çıkmış olması gerekir. Zarar veren gemi adamı ve donatan hariç diğer üçüncü kişilerin kusurlu fiil sebebiyle zarara uğramış olması gerekir.
- Donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur.
- Gemi adamı veya kılavuz, kusurun derecesine göre veya zararın müterafik kusuru sebebiyle kısmen sorumlu ise, donatan da aynı miktarda sorumlu olur.
- Gemi adamına ve kılavuza, hukuka aykırı kusurlu fiili ile üçüncü kişiye zarar vermiş olması nedeni ile haksız fiil hükümleri uygulanır. Eğer şartları gerçekleşmişse donatana, adam çalıştıran sıfatı ile sorumluluk hükümleri uygulanır. Adam çalıştıran, çalışanın kendisine verilen işin yapılması sırasında başkalarına verdiği zararı gidermekle yükümlüdür. Adam çalıştıran, ödediği tazminat için zararı veren çalışana, ancak onun bizzat sorumlu olduğu ölçüde rücu hakkına sahiptir.

Deniz Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu

Donatanın sorumluluğunun sınırlanmasına dair ilk olarak **Brüksel Andlaşması** yapılmıştır. Bu andlaşmaya göre donatanın sorumluluğu mal zararlarında **gemi veya navlun değerleriyle** sınırlıdır.

Donatma İştiraki

Birden çok kişinin **paylı mülkiyet şeklinde** malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlamak amacıyla aralarında yapmış oldukları sözleşme gereğince, hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları halinde donatma iştiraki vardır.

- Gemiye malik olacak kişiler gerçek veya tüzel kişi olabilirler. Ancak bu kişiler gemiyi deniz ticaretinde kendi nam ve hesaplarına kullanmalıdırlar.
- Gemi ortakların müşterek mülkiyet şeklinde malı olmalıdır.
- Paylı malikler arasında geminin deniz ticaretinde işletileceğine dair bir anlaşma yapılmış olmalıdır. Bu anlaşma **şekle tabi değildir.**

Donatma iştirakinin tüzel kişiliği yoktur. Ancak tacirler hakkındaki hükümler donatma iştiraki hakkında da uygulanır. Gemi işletilmek üzere başka bir şahsa kiralanırsa donatma iştiraki ortadan kalkar.

Paydaş donatanlar arasındaki hukuki ilişkiler ile donatma iştirakinin temsili ve yönetimi paydaşlar arasındaki sözleşme hükümlerine tabidir.

İştirakin işleri paydaş donatanların **oy çoğunluğu ile** verecekleri kararlara göre yürütülür. Kararın lehinde oy verenlerin, tüm payların yarısından fazlasına sahip olmaları halinde oy çoğunluğu gerçekleşmiş sayılır.

Donatma iştiraki sözleşmesinin değiştirilmesine ilişkin veya bu sözleşmeye aykırı ya da iştirakin amacına yabancı kararlar **oy birliği ile** alınır.

Donatma iştirakinin idaresi için müşterek donatanlar isterlerse bir "gemi müdürü" tayin edebilirler.

Gemi müdürü; müşterek donatanlardan biri ise oy çokluğu, dışarıdan bir şahıs ise oybirliği ile seçilir.

Gemi müdürü kim olursa olsun her zaman **oy çokluğu ile** görevden alınabilir.

Gemi müdürü donatma iştirakinin işlerini yaparken tedbirli bir donatanın özenini göstermek zorundadır.

Gemi müdürü, iştirak tarafından verilen yetkilerin kapsamına getirilen sınırlamalara uymakla yükümlü olur, alınan kararlara göre hareket etmek ve bu kararlara uymak zorundadır.

Kaptan, sadece gemi müdürünün emir ve talimatlarına uymakla yükümlü olup, paydaş donatanlardan herhangi birinin vereceği talimata uymak zorunda değildir.

Gemi müdürü, bu sıfatla iştirakin olağan işlerinin gerektirdiği bütün işlemleri ve hukuki tasarrufları üçüncü kişilerle yapmaya ve bu işler dolayısıyla ödenen paraları toplamaya yetkilidir.

Gemi müdürü yapmaya yetkili olduğu işlerden dolayı doğan uyuşmazlıklar dolayısıyla açılan davalarda ve girişilen takiplerde iştiraki temsile de yetkilidir.

Gemi müdürünün bu sıfatla kanuni yetkileri çerçevesinde yaptığı hukuki işlemlerden doğan bütün hak ve borçlar iştirake aittir.

Gemi müdürü kendisine özel bir yetki verilmedikçe, iştirak veya paydaş donatanlardan birinin veya birkaçının adına kambiyo taahhüdünde bulunamaz, gemi veya gemi payları üzerinde satış ya da rehin işlemleri gerçekleştiremez.

Donatma iştirakinin tüzel kişiliği olmadığına göre onun hak ve borçları payları oranında paydaş donatanların hak ve borçları olur. Ancak bu sorumluluk bakımından deniz alacaklarından doğan sorumluluğun sınırlanması hükümleri saklı tutulmuştur.

Paydaş donatanlar arasında teselsül yoktur. Herkes kendi payı oranında deniz alacaklarından doğan sınırlama hükümleri saklı kalmak koşuluyla şahsen sorumludur.

İştirak payını devreden paydaş donatan, iktisap edenle birlikte devri diğer donatanlara veya gemi müdürüne bildirmedikçe, onlarla olan ilişkilerinde paydaş donatan sayılır ve bu bildirimden önce doğmuş bütün alacaklardan dolayı onlara paydaş donatan sıfatıyla sorumlu olur.

İştirak payını devralan kişi de iktisap anından itibaren diğer paydaş donatanlarla olan ilişkilerinde paydaş donatan sıfatı ile sorumlu olur.

Paydaş donatanlardan birinin ölümü veya iflası, donatma iştirakinin sona ermesine **sebep olmaz.** Donatma iştiraki ancak geminin kurtarılamayacak şekilde batması veya müsadere edilmesiyle sona erer.

Geminin tüm paylarının bir elde birleşmesi ya da geminin devamlı olarak deniz ticaretinde kullanılmaktan çıkarılması, ***örneğin:*** *geminin kiraya verilmesi* donatma iştirakinin sona ermesine neden olur.

Bu haller dışında donatma iştiraki **çoğunluk kararı ile** fesih olunabilir. Geminin devri hakkındaki karar da iştirakin feshi kararı hükmündedir. Donatma iştiraki hakkında iflasın açılmasıyla iştirak sona erer.

Haklı bir sebebe dayanarak iştirakten çıkmak isteyen paydaş donatana izin verilmezse, haklı sebebe dayanarak mahkemeden iştirakin feshini talep edebilir.

Mahkeme haklı sebebin varlığı ispat edilirse çıkmak isteyen paydaş donatanın payını almaları için diğer paydaş donatanlara süre verir. Eğer bu süre içerisinde pay diğer paydaşlarca devralınmazsa iştirakin feshine karar verilir.

Sadece çıkmak isteyen paydaş donatanın şahsını ilgilendiren ve diğer paydaş donatanlardan hiçbirisi için sözleşmeye aykırılık oluşturmayan olaylar haklı sebep olarak kabul edilmez. *Haklı sebep; dürüstlük kuralına göre paydaş donatanın iştirakte kalmasını ondan beklenilemeyecek derecede zorlaştıran olaylardır.*

DENİZ ALACAKLARI İÇİN SORUMLULUĞUN SINIRLANMASI

Donatanın, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır. Bugün yürürlükte olan Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme ile bu sözleşmeyi değiştiren 1996 tarihli Protokol hükümleri sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki düzenlemedir.

Sorumluluğu sınırlama hakkına sahip olan kişiler, **gemi maliki ve yardımda bulunanlar olarak** belirtilmiştir.

Gemi maliki, deniz gemisinin malikinden başka çarterer, donatan ve işleticisini (gemi işletme müteahhidi) de ifade eder. Yardımda bulunanlar ise kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişileri ifade eder.

Milletlerarası sorumluluğun sınırlandırılması (MSS) hükümleri uyarınca sınırlamaya tabi alacaklar bakımından sorumluluğu sigorta etmiş bulunan sigortacı da sigortalı ile aynı ölçüde olmak üzere sözleşme hükümlerinden yararlanma hakkına sahiptir.

Sorumluluğun sınırlandırılabileceği alacaklar:

- Gemi veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak gerçekleşen ölüm, yaralanma, her türlü eşya zıya ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar
- Deniz yoluyla yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında vaki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar
- Akitten doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlalinden neşet eden ve geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak gerçekleşen diğer bütün zararlardan doğan alacaklar
- Batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar
- Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar
- Sorumlu şahsın bu sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin başkaca sebep oldukları zararlar yüzünden sorumlu şahıstan başka bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklar

Yukarıda sayılan son 3 alacak sorumlu şahıs ile akdedilmiş bir sözleşmeden doğan ücrete ilişkin oldukları nispette sorumluluk sınırlamasına tabi değildir.

Sorumluluğun sınırlanamayacağı alacaklar:

- Kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garame alacakları
- Hidrokarbonlardan (akaryakıtlardan) kaynaklanan zararlardan doğan alacaklar
- Nükleer zararlardan doğan alacaklar
- Nükleer gemi malikine karşı nükleer zarardan doğan alacaklar

Şahsi fiili veya ihmalinden ileri gelen zarara kasten veya cüretkarane bir şekilde veya muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olduğu ispat edilen sorumlu kişi, sorumluluğu sınırlama hakkına **sahip değildir.**

MSS m. 6'da sorumluluğun sorumluluk "barem" sistemiyle sınırlandırılmıştır. Bu sınırlama **MSS m. 7'nin dışında kalan** alacaklar için geçerlidir.

Ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar için:

- 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 2 Milyon hesap birimi
- 2.000 tonu geçen bir gemi için 2 Milyona ek olarak;

i) 2.001 - 30.000 ton arasında beher ton için 800 hesap birimi,
ii) 30.001 – 70.000 ton arasında beher ton için 600 hesap birimi,
iii) 70.000 ton'dan fazla beher ton için 400 hesap birimi

Diğer bütün alacaklar hakkında;

- 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 Milyon hesap birimi
- 2.000 tonu geçen bir gemi için 1 Milyona ek olarak;

i) 2.001 - 30.000 ton arasında beher ton için 400 hesap birimi,
ii) 30.001 – 70.000 ton arasında beher ton için 300 hesap birimi,
iii) 70.000 ton'dan fazla beher ton için 200 hesap birimi

GEMİ ADAMLARI

KAPTAN

Kaptan, geminin sevk ve idaresi ile görevli ve belirli ehliyete sahip olan kimsedir. Sefer sırasında geminin tek hakimidir.

Kaptan, donatan tarafından veya donatma iştirakinde gemi müdürü tarafından tayin olunur. Kaptan bir gemi adamı olduğundan Deniz İş Kanunu'nun hükümlerine tabidir.

Kaptanın görevleri ve sorumlulukları:

- Yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olup olmadığına bakmak zorundadır.
- Gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasını sağlamak zorundadır.
- Yükleme ve boşaltma araçlarının kullanım amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifine bakmak zorundadır.

- Özel istifçiler tarafından yapılsa bile denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır.
- Denizcilikte geçerli kurallar uyarınca geminin aşırı derecede yüklenmemesine dikkat etmek zorundadır.
- Gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan **eşyayı kabule ve korumaya** elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır
- Gemi kalkmaya hazır olunca elverişli ilk fırsatta yola çıkmak zorundadır.
- Her gemide kaptanın gözetiminde gemi jurnali tutulur.

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

Kaptan, yükleme başlandıktan sonra boşaltma bitinceye kadar zorunlu bir sebep bulunmadıkça, ikinci kaptanla birlikte aynı zamanda gemiden ayrılamaz; ayrılmak zorunda kalırsa, ayrılmadan önce zabitler veya tayfalar arasında uygun birisini vekil bırakmakla yükümlüdür.

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.

Deniz raporunun düzenlenmesini donatan veya ilgisi olduğunu ispat eden herkes isteyebilir. Deniz raporunda yolculuğun önemli olayları, özellikle kazalar ve zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için alınan önlemler tam ve açık olarak tespit edilir.

Deniz raporu TC sınırları içerisinde **mahkemelerce**, diğer yerlerde Türk bayraklı gemiler için **Türk konsolosluklarınca** düzenlenir.

Kaptan bütün işlerinde özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır. **(Özen yükümlülüğü gibi)**

Kaptanın gereken özeni gösterip göstermediği, somut olaya ve denizciliğin özelliklerine göre tayin ve tespit edilir.

Kaptan, kusuruyla yol açtığı zararlardan, görevini yapmamasından dolayı doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dahil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur.

Kaptanın MSS'den doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır.

Gemi zayi olsa bile kaptan gerekli olduğu sürece donatanın menfaatlerini korumakla yükümlüdür; aksi halde bu yüzden donatanın uğradığı zararlardan sorumlu olur.

Kaptan, donatana düzenli bilgi vermekle yükümlüdür, bunun yanında bütün önemli işlemler bakımından donatanın talimatını almak zorundadır.

Kaptan, elinde donatana ait yeterli miktarda para olsa bile, olağanüstü tamirleri ve alımları, ancak zorunluluk halinde yapabilir.

Geminin bağlama limanına dönüşünde veya her isteyişinde kaptan, donatana hesap vermekle yükümlüdür.

Kaptanın Yetkileri

Kaptan, kanundan doğan temsil yetkisine sahiptir; donatanı, taşıyanı ve yükle ilgili şahısları temsil eder.

Bu yetki gemi bağlama limanında bulunduğu sırada dar, gemi sefere çıktıktan sonra daha geniştir.

Gemi bağlama limanındayken kaptan gemi adamı tutabilir. Taşıma sözleşmeleri yapmak ve görevlerine giren hususlarda dava açmak da kaptanın yetkisi kapsamındadır.

Kaptan ancak gemiyi korumak veya yolculuğu yapmak için zorunluluk bulunması halinde bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için gerekli olan miktarda ödünç para veya benzeri kredi işlemlerini yapmaya yetkilidir.

Kaptanın yapmaya yetkili olduğu işlemlerin geçerliği, onun seçtiği işlemin amaca uygun veya bu işlemle sağlanan para veya diğer şeylerin fiilen gemini korunması veya yolculuk yapmak için kullanılmış olup olmamasına **bağlı değildir.** Üçüncü kişi burada iyi niyetli değilse, kaptanın yaptığı işlem donatanı bağlamaz.

Kaptan, gemi ister bağlama limanında olsun, ister yolculukta olsun konişmento tanzim ve imza etmek hususunda kanunen taşıyanı temsil etme yetkisine sahiptir.

Kaptanın yükle ilgili de temsil yetkisi vardır. Kaptan, 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 sağlamaya** yetkilidir.

Gemi Adamları

Deniz İş Kanunu, denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk bayrağını taşıyan, **100 ve daha yukarı grostonluk gemilerde** bir hizmet akdi ile çalışan gemi adamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır.

"Bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabit ve tayfalarla diğer kimselere gemi adamı denir."

Kaptan aynı zamanda işveren vekilidir.

- Hizmet akdi yazılı şekilde yapılmalıdır.
- Hizmet akdi belirli bir süre veya sefer; yahut süresiz olarak yapılabilir.
- Genel olarak iş süresi günde 8 saat ve haftada 48 saattir. İş süresi gemi adamının işbaşında çalıştığı veya vardiya tuttuğu süredir.

GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ

Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.

Gemi adamlarının da kiracının emrine verilmesi sözleşmenin niteliğini değiştirmez. Gemi kira sözleşmesinde, kira konusu gemide çalışan gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin kiracıya devredileceği kararlaştırılabilir. Bunun için gemi adamlarının rızası aranır. Devir sonucunda kiraya verenin işveren sıfatı sona ererken, kiracı işveren sıfatını kazanır.

Geminin gemi adamlarıyla birlikte kiracının emrine verildiği kira sözleşmelerinde, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan borç ve yükümlülüklerden kiraya veren, kiracı ile birlikte **müteselsilen sorumludur.**

Gemi kira sözleşmeleri hakkında **TTK m. 1119 – 1130** hükümleri uygulanır. Bu bölümde hüküm bulunmaması halinde TBK'nın adi kira sözleşmeleri hakkındaki hükümleri, gemi kira sözleşmesinin niteliğine uygun olduğu ölçüde uygulanacaktır.

Gemi kira sözleşmelerinden doğan bütün alacaklar **1 yıllık** zamanaşımı süresine tabidir. Bu süre alacağın muaccel olmasıyla işlemeye başlar.

Sözleşmenin Kurulması ve Tarafları

Gemi kira sözleşmesinin kurulmasında herhangi bir **şekil şartı öngörülmemiştir.** Ancak taraflardan her biri giderini vermek koşuluyla, sözleşme şartlarını içeren ve kemi kira çarter partisi olarak adlandırılan bir gemi kira senedi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir. Bu belge sözleşmenin geçerlilik şartı değildir.

Gemi kira sözleşmesinde geminin kullanılması karşılığında kira bedeli ödemeyi üstlenen taraf kiracıdır. Kiracı, başkasına ait gemiyi menfaat sağlamak amacıyla kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi olması sebebiyle **üçüncü kişilerle ilişkilerinde donatan sayılır.**

Sözleşmenin diğer tarafı ise kiraya verendir. Gemi kira sözleşmelerinde kiracıya **alt kira hakkı tanınmamıştır.**

Sicile Şerh

Gemi kira sözleşmesinin sicile şerhi, sonraki maliklere, kiracının gemi kira sözleşmesindeki koşullar çerçevesinde gemiyi kullanmasına izin vermek zorunluluğu yükler.

Eğer taraflar sözleşmenin sicile şerh edilmesini istemiyorlarsa bunu sözleşmede kararlaştırmaları gerekir, aksi halde **taraflardan her biri** gemi kira sözleşmesinin sicile şerhini isteyebilir.

Kiraya Verenin Hakları ve Borçları

Geminin çıplak olarak kiralanmasında kiraya verenin temel edimi geminin kullanımını kiracıya bırakmaktır. Bununla birlikte sözleşmeye gemi adamları da dahil edilmişse, o zaman kiraya veren gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinin de kiracıya devretmekle yükümlüdür.

Teslim gemi üzerindeki zilyetliğin kiracıya devri ile gerçekleştirilir. Sözleşmede geminin nerede teslim edileceği kararlaştırılmamışsa **TBK m. 89 uyarınca** borcun, sözleşmenin akdi anında geminin bulunduğu yerde ifa edilmesi gerekir.

Gemi, teslim anında denize elverişli veya sözleşmede güdülen amaca uygun değilse ayıplıdır. Eğer ayıp önemli ve kısa sürede giderilemeyecek nitelikte ise kiracı, gemiyi teslim almayı reddedip **borçlu temerrüdü hükümlerine** başvurabilir. E

Eğer ayıp önemli olmayan ve kısa sürede giderilebilecek nitelikte ise kiraya veren geminin hareketsiz kaldığı süre kadar kira bedeli talep edemez, tahsil edilmiş ise iade eder.

Geminin gemi adamları ile birlikte kiralanmasında kiraya veren, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan borç ve yükümlülüklerden gemi adamlarına karşı kiracı ile birlikte ve **müteselsilen** sorumludur. Ancak burada asıl borçlu kiracı olduğundan, kiraya veren borcu öderse eğer kiracıya rücu edebilir.

Kiraya veren, gemi kira sözleşmesinden doğan bütün alacakları için kiracıya ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde **hapis hakkına,** kiracıya ödenecek navlun ve diğer alacaklar üzerinde **alacak rehini hakkına** sahiptir.

Borçlular, alacak rehini kendilerine bildirilmediği takdirde kiracıya yapacakları ödemeyle borçlarından kurtulurlar.

Kiracının Hakları ve Borçları

Kiracı, gemiyi tahsis amacına uygun olarak sözleşme hükümleri çerçevesinde dilediği gibi kullanma hakkına sahiptir. Eğer geminin sefer bölgesi sınırlandırılmış ise sözleşmede belirtilmemiş olsa bile gemiyi bu sefer bölgeleri sınırları dahilinde kullanmak ve denize elverişli halde bulundurmak zorundadır.

Geminin bakım giderleri, gemideki ayıptan kaynaklanmayan tamir ve parçaların değiştirilmesi bedelleri ile geminin işletme giderleri **kiracıya aittir.**

Kiracı, gemiyi kullanması karşılığında kira bedeli ödemekle yükümlüdür.

Kiracı, kira süresinin bitiminde gemiyi teslim aldığı haliyle kiraya verene iade etmekle yükümlüdür.

Kiracı, kira süresinin sonunda iade etmekte gecikirse, **ilk 15 gün kira bedeli üzerinden,** sonraki günler ise **kira bedelinin iki katı üzerinden** hesaplanacak bir tazminatı ödemekle yükümlüdür. Ancak kiraya veren, geminin iadesindeki gecikme yüzünden daha yüksek bir zarara uğradığını ispat ederse, kiracı bu zararı tazmin eder.

Kiracı denizcilik rizikolarına karşı sigorta ile sorumluluk sigortası kurulduğunu kiraya verene önceden bildirmekle yükümlüdür. *Önceden ifadesinden gemiyi teslim almadan öncenin anlaşılması gerekir.* Buna göre kiracı, sigorta sözleşmeleri akdetme ve akdettiğini kiraya verene bildirme yükümlülüğünü gemiyi teslim almadan önce ifa etmelidir.

ZAMAN ÇARTESİ SÖZLEŞMESİ

Zaman çarteri sözleşmesi; tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belirli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir. Burada tahsis olunan zaman çartereri, tahsis eden ise donatandır.

Zaman çarteri sözleşmesinde geminin zilyetliği tahsis olunana devredilmez.

Zaman çarteri sözleşmesinin yapılması **bir şekle tabi değildir;** ancak taraflardan her biri, giderini vererek sözleşme şartlarını içeren bir zaman **çarter partisi** düzenlenmesini ve verilmesini isteyebilir. Zaman çarter partisi, sözleşmenin mevcudiyetini ve şartlarını ispatlayan bir belgedir.

Zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacaklar **1 yıllık** zamanaşımına tabidir. Bu süre alacağın muaccel olmasıyla işlemeye başlar.

Tahsis Edenin Hakları ve Borçları

Tahsis eden, zaman çarteri sözleşmesi ile donatılmış bir geminin ticari yönetimini tahsis olunana bırakmayı üstlendiğinden, tahsis edilen gemi ticari yönden tahsis olunan tarafından yönetilir.

Ticari yönetim kapsamına; yük ve yolcu taşıma ya da tahsis edildiği diğer bir amaca uygun kullanımı ile kazanç elde etmeye yönelik sözleşmelerin akdedilmesi ve bu sözleşmelerden doğan borçların ifasına yönelik işlerin yapılması girmektedir.

Tahsis edenin geminin ticari yönetimi tahsis olunana bırakma borcu, esas itibariyle tahsis olunanın talimatlarına uyma ve uyulmasını sağlama borcudur. Kaptan da tahsis olunanın emir ve talimatlarına uymak zorundadır.

Gemiyi teknik yönden yönetme borcu tahsis edenindir. Tahsis eden, sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli olarak sözleşmede belirtilen amaca uygun kullanıma hazır bir halde bulundurmak yükümlülüğü altındadır.

Geminin sefere elverişli halde olması, geminin periyodik denetimlerinin yapılması ve iyi halde muhafazasına yönelik diğer tedbirleri almak geminin teknik yönden yönetimi kapsamındadır.

Tahsis eden, zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacakları için tahsis olunana ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde **hapis hakkına,** tahsis olunana ödenecek navlun ve diğer alacaklar üzerinde **alacak rehini hakkına** sahiptir.

Borçlular, alacak rehini kendilerine bildirilmediği takdirde kiracıya yapacakları ödemeyle borçlarından kurtulurlar.

Tahsis Olunanın Hakları ve Borçları

Tahsis olunanın borcu, sözleşmede kararlaştırılan miktar ve zamanda tahsis ücretini ödemektir.

Uygulamada tahsis ücreti miktarı, günlük veya geminin yük taşıma kapasitesi üzerinden belirlenmektedir.

Tahsis olunan geminin ticari işletmesinden doğan tüm giderlere katlanmak zorundadır. Geminin ticari işletmesinden doğan giderlerin tespitinde, giderin, tahsis olunanın ticari yönetim hakkı kapsamında verdiği talimatın yerine getirilmesi için yapılması gereken bir gider olup olmadığı esas alınmalıdır.

Yakıt ücreti, makine yapı gideri, liman ücreti, kanal geçiş ve kılavuzluk ücretleri, çekme ücretleri, yükleme ve boşaltma ücretleri bu kapsamda kabul edilmelidir.

Zaman çarteri sözleşmesi ile tahsis edilen geminin ticari yönetimi tahsis olunana aittir. Sözleşmede aksi öngörülmüş olmadıkça, tahsis olunan ticari yönetim hakkını başkasına devredemez, alt sözleşme akdedemez.

Tahsis olunan ticari yönetim hakkını, sözleşme hükümlerine uygun şekilde kullanmaya özen göstermekle yükümlüdür. Özen yükümlülüğü, uygun ve güvenli yükleme, hareket limanı ile boşaltma, varma limanı belirlenmesi, gemiyi sefere elverişsiz duruma getirecek talimatlar vermemeyi de kapsar.

Tahsis olunan sözleşme bitiminde gemiyi sözleşmede belirlenen yerde ve halde iade etmekle yükümlüdür. Ancak zaman çarteri sözleşmesinde gemi tahsis olunana teslim edilmediğinden, iadesi de söz konusu değildir. Dolayısıyla tahsis olunanın, ticari yönetim hakkı uyarınca verdiği talimatın, geminin sözleşmede belirlenen yerde bulunabilecek sürede yerine getirilebilecek olması gerektiği şeklinde anlaşılmalıdır.

NAVLUN SÖZLEŞMESİ

Navlun sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyan), navlun (ücret) karşılığında deniz yolu ile eşya taşımayı, diğer tarafın (taşıtan) navlun ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.

Navlun sözleşmesinin unsurları:

- Eşya taşımanın üstlenilmesi
- Deniz yoluyla taşıma
- Taşıma işinin bir gemi ile yapılması
- Taşıyanın eşyanın zilyetliğini elde etmiş olması
- Taşıma işinin bir ücret (navlun) karşılığında yapılması

Taşıyan deniz yolu ile yük taşımayı taahhüt eden kişidir. Bu kişinin yalnızca taahhütte bulunması yeterlidir, donatan veya gemi işletme müteahhidi olması gerekmez.

Taşıyanın, taşıtan ile akdettiği navlun sözleşmesi ile üstlendiği taşımanın icrasını kısmen veya tamamen bir başkasına bırakması halinde, taşıyanın navlun sözleşmesi akdettiği kimse fiili taşıyandır.

Fiili taşıyan söz konusu ise ortada iki adet navlun sözleşmesi vardır diyebiliriz.

Taşıtan, taşıyan ile navlun sözleşmesi akdeden veya adına ve hesabına navlun sözleşmesi akdedilen ve deniz yolu ile eşya taşıma karşılığında navlun ödemeyi üstlenen kimsedir. Taşıtanın yükün maliki olması gerekmez.

Yükleten, navlun sözleşmesine dayanarak taşınacak malı gemiye getiren yahut taşıyana teslim eden kimsedir. Yükleten ile taşıtan arasındaki ilişki, komisyon, vekalet ve alt taşıma gibi sözleşmelere de dayanabilir.

Gönderilen, varma limanında yükü teslim alma yetkisine sahip olan kimsedir. Gönderilenin bu hakkı konşimentoya dayanabileceği gibi üçüncü şahıs lehine şart olarak navlun sözleşmesine de dayanabilir.

Navlun Sözleşmesi türleri

1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

Yolculuk çarteri sözleşmesi, taşıyanın, navlun karşılığında, geminin tamamını, bir kısmını veya belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir. Bu sözleşme tek bir sefer için yapılabileceği gibi aynı veya farklı limanlar arasında birden fazla sefer için de yapılabilir.

- Geminin tamamının taşıtanın yüklerine tahsis edilmesi suretiyle yük taşınmasının taahhüt edilmesi halinde, **Tam Yolculuk Çarteri sözleşmesi** söz konusu olur.
- Geminin yarısı veya belirli bir kısmının taşıtanın yüklerine tahsis edilmesi suretiyle yük taşımasının taahhüt edilmesi halinde **Kısmi Yolculuk Çarteri sözleşmesi** söz konusu olur.

2. Kırkambar Sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesinde taşıyan, ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlenir. *Ayırt edilmiş eşya ifadesi, parça mal olan muayyen eşya ifadesi yerine kullanılır.*

Ayırt edilmiş eşyanın, ferden belirlenmiş eşya yerine sözleşme ile taşınması kararlaştırılmış olan eşya olarak anlaşılması gerektiği; dolayısıyla sözleşmede taşınacak eşyanın cins ve miktar itibariyle belirlenmiş olmasının, ayırt edilmiş sayılması için yeterli olduğu kabul edilmelidir.

Kırkambar sözleşmesinin yolculuk çarteri sözleşmesinden farkı; geminin tamamı, bir kısmı ya da bir yerinin tahsisi söz konusu olmaksızın eşya taşımanın taahhüt edilmiş olmasıdır.

3. Alt Navlun – Asıl Navlun Sözleşmeleri

Donatan veya gemi işletme müteahhidi olmadığı halde, bir kimsenin yük taşımayı taahhüt etmesi halinde **alt navlun sözleşmesi** söz konusu olur.

Fakat bu kişinin yük taşıma taahhüdünü yerine getirebilmesi için taşıtan olarak donatan veya gemi işletme müteahhidi ile ayrıca bir navlun sözleşmesi yapması gerekir.

Asıl Taşıyan (gemi) – Asıl Taşıtan (Alt taşıyan) – Alt taşıtan (eşyanın asıl sahibi)

Alt ve asıl navlun sözleşmeleri birbirinden bağımsız olduğu için alt taşıtan ile asıl taşıyan arasında doğrudan doğruya bir hukuki ilişki yoktur, meğer ki konişmento alt taşıyan tarafından değil, asıl taşıyan tarafından düzenlenmiş olsun.

Alt navlun sözleşmesi asıl navlun sözleşmesinden önce veya sonra yapılabilir. Alt navlun sözleşmesi kısmi ya da tam yolculuk çarteri sözleşmesi ise, asıl navlun sözleşmesinin de bu şekilde yapılması gerekir.

Buna karşılık alt navlun sözleşmesinin kırkambar sözleşmesi olduğu hallerde, asıl navlun sözleşmesi yolculuk çarteri veya kırkambar şeklinde yapılabilir.

Navlun Sözleşmesinin Kurulması

Navlun sözleşmelerinin kurulmasında bir şekil şartı öngörülmemiştir. Ancak uygulamada navlun sözleşmelerinin hemen hemen tamamı yazılı şekilde yapılmaktadır.

Yolculuk çarteri sözleşmesi akdedildiğinde taraflardan biri giderini vererek sözleşme şartlarını içeren bir yolculuk çarteri partisi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir. Yolculuk çarteri partisi bir emtia senedi değil, ispat vasıtasıdır.

Kırkambar sözleşmelerinde de sözleşmeyi tevsik için bir belge hazırlanması mümkündür. Burada yolculuk çarteri sözleşmesinde olduğu gibi taraflara sözleşme şartlarını içeren belge düzenlenip verilmesi için talep hakkı tanınmamıştır. Bununla birlikte eşyanın taşınmak üzere teslim edilmesinden sonra yükletenin talebi üzerine taşıyan bir konişmento düzenleyip vermek zorundadır.

Yolculuk çarteri partisi dışında yükün taşınmak üzere teslimden sonra yükü temsil eden kıymetli evrak olarak ayrıca konişmento da düzenlenmektedir.

Navlun Sözleşmesinin İfası:
Navlun sözleşmesinin ifası aşağıdaki aşamalardan oluşur:

1. Sözleşmede kararlaştırılan geminin kullanılması

Navlun sözleşmesinde taşıma borcunun ifasında kullanılacak gemi belirlenmiş ise, eşyanın bu gemi ile taşınması gerekir.

Aksi kararlaştırılmamışsa taşıyan, taşıtanın iznini almaksızın eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan sorumlu olur. Aksi uygulamada "gemi ikame klozaları" ile kararlaştırılabilir.

Taşıyanın, eşyayı sözleşmede ismen kararlaştırılmış gemi dışında başka bir gemiye yüklemeye veya aktarmaya yetkili olması halinde, geminin ziyaı halinde taşımayı diğer uygun bir gemi ile yapabilir. Eğer taşıyan diğer uygun bir gemi ile taşımayı yapmak istemediğini beyan ederse navlun sözleşmesi sona erer.

2. Geminin Yolculuğa Hazırlanması

Taşıyan her tür navlun sözleşmesinde taşıma borcunun ifasında kullanılacak gemiyi yapılacak yolculuk için hazırlamak zorundadır. Taşıyanın en önemli borcu geminin denize, yola ve yüke elverişli hale getirilmesidir.

Gövde, genel donanım, makine, kazan kısımları bakımından yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi **"denize elverişli"** sayılır. Denize elverişlilik her zaman aranan bir durum değil, yapılacak belirli yolcuğa göre değişen nisbi bir durumdur.

Denize elverişli bir geminin teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için sahip olması gereken niteliklere sahip olan bir gemi "yola elverişli" sayılır. Yola elverişlilik de yapılacak yolculuğa göre değişen bir kavramdır.

Gemi adamlarının yeterliliği "Gemilerin Gemi adamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge" hükümlerinde öngörülen sayıda ve yeterlilik derecesine sahip gemi adamı ile donatılmış olmasını ifade eder.

Yüke elverişlilik, soğutma tesisatı da dahil olmak üzere geminin eşya taşımada kullanılan kısımlarının, eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olmasını ifade eder. Geminin yüke elverişli olup olmaması, taşınması taahhüt edilen eşyaya göre belirlenir.

3. Geminin Zamanında Yükleme Limanında Hazır Bulundurulması

Çarter sözleşmelerinde geminin yükleme limanında hazır olacağı zaman belirli bir gün olarak değil, en erken ve en geç tarihler arasında bir zaman olarak belirlenir.

Belirlenen en geç tarihte gemi yüklemeye hazır olarak limanda bulundurulmazsa taşıtan sözleşmeyi feshedebilir.

Taşıyanın gemiyi yüklemeye hazır bulundurmak zorunda olduğu kesin ve nihai tarih **"kançello günü"** olarak ifade edilir. Gemi bu tarihte hazır bulundurulmazsa, taşıtan ihtara ve süre vermeye gerek olmaksızın ve taşıyanın kusuru aranmaksızın navlun sözleşmesini fesih etme yetkisine sahip olur.

Bunun dışında geminin limanda hazır bulundurulması için kesin bir gün belirlenmemişse, taşıtanın sözleşmeyi feshedebilmesi için taşıyana uygun bir süre vermesi gerekir.

4. Yükleme:

Gemi yükleme limanına ulaşınca kaptan, navlun sözleşmesi uyarınca taşınacak eşyanın yüklenmesi için sözleşmede kararlaştırılan yere gemiyi demirler.

Yükleme, navlun sözleşmesinde taşınması üstlenilmiş olan eşyanın, yolculuğa hazır edilmiş gemiye, belirli bir zaman içinde konması suretiyle gerçekleştirilir.

Sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa teamüller ile aksi öngörülmemiş ise eşyanın gemiye kadar taşıma işi ve gideri taşıtana, gemiye yüklenmesi işi ve gideri taşıyana aittir.

Sözleşme ve yükleme limanı düzenlemelerine göre yükleme ve istif işinin kimin tarafından yapılacağı belirlenmemiş ve yükleme limanında bu hususta bir teamül yoksa ya da bunlardan birinde aksine öngörülmüş olmadıkça eşyanın gemiye kadar getirilmesi işi ve giderleri taşıtana, eşyanın gemiye yüklenmesi ve istiflenmesi işi ile giderleri taşıyana ait olacaktır.

Navlun sözleşmesine konulmuş **FIO kaydı** ile yükleme ve boşaltma masraflarını taşıtan üzerine almış olur. FIO klazosu kapsamına yükleme ve boşaltmanın yanında istifleme yükümlülüğü de girer.

Yüklerin bir plana göre gemide yerleştirilmesi işlemine **istif** denir. İstifin yapılmasında geminin emniyetine ilişkin hususlar, yüklerin deniz tehlikelerine karşı korunması ve birbirlerine herhangi bir zarar vermemesi gibi hususlar göz önünde bulundurulur.

FIO: free in and out, stowed = taşıyıcının yükleme, boşaltma ve istif giderleriyle alakası yoktur demektir.

Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan / yükleten, eşyanın teslim alınacağı süre içinde o eşyanın taşınması için gerekli belgeleri taşıyana vermekle yükümlüdür. Bu belgelerdeki usulsüzlüklerden doğan zararlardan dolayı yükleten ve taşıyan, yükle ilgili diğer kimselere karşı sorumlu olur. Bu hüküm emredici niteliktedir, aksine kayıt ve şartlar geçersizdir.

Taşınacak yük ferden değil de nevi ve cins ile belirlenmişse, taşıtan bunun yerine aynı varma limanı için başka bir yükün taşınmasını isteme hakkına sahiptir. Ancak taşıtan bu hakkını taşıyanın durumunu ağırlaştırmamak şartıyla kullanabilir.

Taşıyan eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamaz. Bununla birlikte bazı eşyaların mahiyeti dolayısıyla güvertede taşınması yönünde ticari teamül ya da bu yönde bir düzenleme mevcut olabileceği gibi, tarafların eşyanın güvertede taşınması hususunda anlaşmaları da mümkündür.

Ancak taşıtan ile taşıyan eşyanın geminin kapalı kısmı olan ambarda taşınması konusunda anlaşmışlar ise, yükleten ile taşıyan eşyanın güvertede taşınması konusunda anlaşma yapamazlar.

Taşıyan, eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda yükleten ile anlaştığı takdirde, bu hususu belirten bir kaydı taşıma senedine yazması gerekir. Böyle bir kaydın yazılmaması halinde böyle bir anlaşmanın varlığı hususunda anlaşmanın ispat edilmesi **yükü taşıyana aittir.**

5. Taşıtan ve Yükletenin Yükü Usulüne Göre Yükleme Görevi

Taşıtan ve yükleten, yükü usulüne uygun olarak yükleme görevi gereği, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdür. Bunlardan her biri beyanlarının doğru olmamasından doğan zarardan, kusurları olmasa bile taşıyana karşı sorumludur. Zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar.

Taşıtan ve yükleten, harp kaçağı veya ihracı, ithali veya transit olarak geçirilmesi yasaklanmış olan eşyayı yükler ya da yükleme sırasında mevzuata, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına aykırı hareket ederlerse, taşıyanın bu yüzden uğradığı zararlardan taşıyana karşı kusurları olmasa bile, zarar gören diğer kimselere karşı ise kusurları varsa sorumlu olurlar.

Bu eşyalara el konulması halinde taşıtan navlun ödemekten kaçınamaz. Kaptan bu tür eşyayı, gemiyi veya içindeki diğer yükleri tehlikeye sokması halinde karaya çıkarabilir ve zorunluluk halinde denize atabilir.

Denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuata göre tehlikeli sayılan eşya, kaptanın eşyadan ya da eşyanın tehlikeli olduğundan bilgisi olmaksızın gemiye yüklenirse, taşıtan ve yükleten diğer zarar görenlere karşı da kusursuz sorumludur.

Kaptan, donatan ve taşıyan, tehlikeli eşyanın kusurlu bir şekilde gemiye alınması yüzünden diğer yük sahiplerinin ve yolculukla ilgili diğer şahısların uğradıkları zararlardan sorumludurlar.

Taşıtan ve yükletenin yüklenecek eşyaya ilişkin yükümlülüklerine dair TTK hükümleri emredicidir. Navlun sözleşmesi, konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedinde taşıtan veya yükletenin bu hükümlerde öngörülen yükümlülüklerin ihlalinden doğan sorumluluğunu kısmen veya tamamen kaldıran şartlar geçersizdir.

6. Yükleme İçin Bekleme Süreleri

a. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi için Bekleme Süreleri:

Yolculuk çarteri sözleşmelerinde yükleme için bekleme süreleri, **starya (yükleme)** ve kararlaştırılmamışsa **sürastarya** süresinden oluşur.

Yolculuk çarteri sözleşmelerinde taşıyanın taşımayı üstlendiği eşyanın gemiye yüklenmesi için kanunen beklemek zorunda olduğu süreye **"starya süresi"** denir.

Yükleme süresi, kural olarak ücretsiz ise de taraflar bu süre için ücret ödenmesini kararlaştırabilirler. Yükleme süresi, yüklemenin belirli bir günde başlayacağı kararlaştırılmışsa, kararlaştırılan günde; eğer belirli bir gün kararlaştırılmamışsa yükleme için taşıyan ve yetkili temsilcisinin hazırlık bildiriminde bulunması ve bu bildirimin muhatabına ulaşmasını izleyen ilk takvim günü başlar.

Hazırlık bildirimi **taşıtana yapılır;** ancak yolculuk çarteri sözleşmesine veya taşıtana sonradan verdiği geçerli bir talimata göre, taşıtandan başka bir kişiye bildirimde bulunulması gerekiyorsa, bildirim bu kişiye yapılmalıdır.

Hazırlık bildirimi şekle tabi değildir; ancak hüküm doğurması için muhatabına ulaşması gerekmektedir.

Sözleşmeye veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre eşya, aynı limanda birden çok kişiden teslim alınacaksa hazırlık bildiriminin taşıtana yapılması gerekmektedir.

Hazırlık bildirimi sözleşmede geminin eşyayı almak için demirleyeceği yer olarak belirlenen yere varınca yapılır.

Yükleme süresi genellikle sözleşme ile ya 3 gün 5 gün olarak ya da günde 1000 ton, 2000 ton şeklinde belirlenir. Bu hallerde yükleme süresi belirlenmiş sayılır ve belirlenmiş sürenin bitiminde starya süresi sona erer.

Taşıyan, sözleşmede kararlaştırılmış olması halinde eşyanın yükletilmesi için yükleme süresinden fazla beklemek zorunda kalırsa, fazladan beklenilen bu süreye **"sürastarya süresi"** denir. Buna göre sürastarya süresi, tarafların starya süresi içinde yüklemenin tamamlanamaması ihtimalini dikkate alarak kararlaştırdıkları ek bekleme süredir.

Sürastarya süresi kararlaştırılmamış ise taşıyan, yükleme süresi sona erdikten sonra yüklemenin tamamlanması için daha fazla beklemek zorunda değildir.

Sürestarya süresi sözleşme ile belirlenir; ancak sözleşmede sürastaryadan ve parasından söz edilmiş olup da süre belirlenmemişse bu süre **10 gündür.**

Starya süresi bitince herhangi bir bildirime gerek kalmaksızın sürastarya süresi işlemeye başlar. Sürastarya süresi için taşıyana sürastarya parası ödenir.

Sürastarya ücretinin sözleşme ile belirlendiği hallerde, taşıyan, kullanılan sürastarya süresi ve belirlenen miktara göre hesaplanacak miktarı aşan bir ücret ödenmesini talep edemez.

Sürastarya ücreti sözleşme ile belirlenmemişse, taşıyan, sürastarya ücreti olarak yükleme süresini aşan bekleme nedeniyle yaptığı zorunlu ve yararlı giderleri talep edebilir.

Taşıyan sürastarya ücreti ödenmeden veya yeterli teminat verilmeden gemiyi yola çıkarmak zorunda olmayıp, bu sebeple geminin fazladan beklemesi yüzünden uğradığı zararın tamamını isteyebilir.

- Yükleme starya süresi takvimine göre aralıksız hesaplanır.
- Taşıtanın faaliyeti alanında gerçekleşen tesadüfü sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslimi mümkün olmayan günler de yükleme süresinin hesabında dikkate alınır.

- Fırtına, buz istilası veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla eşyanın gemiye teslim edilmesi ve alınması imkanı bulunmayan günler yükleme süresine eklenir.
- Sürastarya süresi, işlemeye başladıktan sonra, yükleme engeli kimin faaliyet alanında çıkmış olursa olsun, kesintisiz olarak hesaplanır. Bu kuralın istisnası yükleme engeline taşıyanın kusuruyla sebebiyet vermiş olmasıdır. Taşıyanın kusuru ile sebebiyet verdiği engel yüzünden yükleme yapılamayan süre hesaba katılmaz.

Yükleme engelinin süre hesabına etkisinde faaliyet alanı esas alınmıştır. Tesadüfi yükleme engeli, bir tarafın faaliyet alanında çıkan, diğer tarafın sebebiyet vermediği bir durumdur. Dolayısıyla starya süresi içerisinde bir tarafın faaliyet alanında ortaya çıkan ve yükleme yapılmasına engel olan duruma diğer taraf sebebiyet vermiş ise, sonucuna sebebiyet veren katlanır. Diğer bir ifade ile faaliyet alanı ilkesi ile sebebiyet verme ilkesinin çatışması halinde sonuç, sebebiyet verme ilkesine göre belirlenir.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde yükleme işleminin kararlaştırılan starya süresinden önce bitirilmesi halinde, starya süresinin kullanılmayan kısmı için taşıyanın belirli meblağ ödeyeceği kararlaştırılabilir. Taşıyan tarafından ödenecek bu **meblağ hızlandırma primi** olarak ifade edilir. Hızlandırma primi sözleşmede açıkça kararlaştırılmadıkça talep edilemez.

Taşıyan yükleme için starya süresi ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi sonuna kadar beklemek zorundadır. Bu sürelerin sonunda yüklemeye henüz başlanmamışsa taşıyan sözleşmeyi feshedebilir veya yüklemenin yapılması için beklemeye devam edebilir.

Taşıyanın sözleşmenin feshedildiğini kabul edip tazminat isteyebilmesi için taşıtana yazılı bildirimde bulunması zorunludur. Taşıyan bu bildirimi yapmayıp yüklemenin yapılmasını beklemeye devam ederse artık fesih tazminatı değil, fazla bekleme sebebiyle uğradığı zararın tamamını taşıtandan isteyebilir.

Starya süresi ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresi sona erdikten sonra yükleme tamamlanmamış olsa bile taşıyan yola çıkabilir. Ancak taşıtan beklemesi için talimatta bulunmuşsa ve taşıyan de beklemeye devam etmişse, beklediği süre için yaptığı giderlerle bu yüzden uğradığı zarara karşılık tazminat talep edebilir.

Starya süresinin ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresinin dolması üzerine eksik yükleme ile taşıtan yola çıkılması talimatını verirse taşıyan yola çıkmak zorundadır. Bu durumda taşıyan; navlunun tamamını, doğmuş sürastarya ücretini ve eksik yükleme sebebiyle yapmak zorunda olduğu giderleri ve uğradığı zararı talep edebilir.

b. Kırkambar Sözleşmeleri İçin Bekleme Süreleri

Kırkambar sözleşmelerinde kanunen bir bekleme süresi öngörülmemiştir; taşıtan, taşıyanın veya yetkili temsilcisinin çağrısı üzerine gecikmeksizin eşyayı yüklemek zorundadır.

Taşıtan gecikirse taşıyan, eşyanın teslimini beklemekle yükümlü değildir. Yolculuk eşya teslim alınmadan başlamış olsa bile, taşıtan tam navlun ödemekle yükümlüdür.

Taşıyanın eşya teslim etmekte geciken taşıtandan navlun isteyebilmesi için bunu yola çıkmadan önce yazılı şekilde bildirmesi gerekmektedir; aksi halde navlun talep hakkını kaybeder.

7. Geminin Yolculuğu ve Boşaltma

Taşıyan gecikmeksizin yola çıkmak, eşyayı varma limanında teslime kadar bakım ve muhafazası altında bulundurmak, zorunluluk yoksa başka bir gemiye aktarmamak, haklı bir sebep olmadıkça mutat yoldan ayrılmamak ve yükü kararlaştırılan varma limanına götürmekle yükümlüdür.

Varma limanında yükün boşaltılması ve gönderilene teslimi ile navlun sözleşmesinin icrası tamamlanmış olur.

Yüklemede olduğu gibi boşaltmada da bekleme süreleri bakımından yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmeleri bakımından farklı düzenlemeler getirilmiştir. Emredici olmadığından, taraflar sözleşmede aksini kararlaştırabilirler.

a. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi Bakımından Boşaltma için Bekleme Süresi

Yolculuk çarteri sözleşmesinde boşaltma için bekleme süresi de starya ve kararlaştırılmışsa sürastarya sürelerinden oluşmaktadır.

Boşaltma süresi, taşıyanın boşaltma işleminin yapılması için beklemekle yükümlü olduğu süredir. Bu süre kural olarak ücretsizdir ancak taraflar boşaltma süresi için ücret ödeneceğini kararlaştırabilirler.

Taraflar boşaltmanın belli bir günde başlayacağı hususunda anlaşmamışlarsa, taşıyan veya yetkili bir temsilcisinin boşaltma için gönderilene hazırlık bildiriminde bulunması gerekir.

Hazırlık bildirimi, sözleşmede veya konişmentoda belirtilen gönderilene veya taşıtanın sonradan verdiği geçerli bir talimata göre gönderilenden başka bir kişiye yapılır.

Hazırlık bildiriminin geçerliliği herhangi bir şekle tabi değilse de, hüküm doğurması için muhatabına ulaşması gerekir. Hazırlık bildirimi, gemi sözleşmede belirlenen yere varınca yapılır.

Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan boşaltma için boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır; fazladan beklenen bu süreye **sürastarya süresi** denir.

Sözleşmede sürastaryadan veya sadece sürastarya parasından söz edilip de süre belirlenmemişse, bu süre **10 gündür.** (Yükleme sürastaryasındaki hükümler burada da geçerlidir.)

Boşaltma limanında doğan sürastarya ücretinin borçlusu da taşıtandır. Ancak bu borç TTK hükümlerine göre üçüncü şahıs gönderilene intikal eder. Sürastarya ücreti borcu, sürastarya süresinin belirlenmesinde esas alınan zaman biriminin sonunda muaccel olur.

- Boşaltma süresi takvime göre aralıksız hesaplanır.
- Bir engel sebebiyle eşyanın boşaltılması mümkün olmazsa, bu durumda engel kimin faaliyet alanında çıkmışsa sonucuna o taraf katlanır. Buna göre; gönderilenin faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebep dolayısıyla boşaltma yapılamayan sürede, boşaltma süresi işlemeye devam ederken; taşıyanın faaliyet alanında gerçekleşen tesadüfi sebepler dolayısıyla boşaltma yapılamayan süre ise boşaltma süresinin hesabında dikkate alınmaz.
- Fırtına, buz istilası veya seferberlik gibi her iki tarafın faaliyet alanını ilgilendiren tesadüfi sebepler dolayısıyla boşaltma yapılamayan süre, boşaltma süresine eklenmekle birlikte, taşıyan bu süre için de sürastarya ücreti ödemekle yükümlüdür.
- Sürastarya süresi işlemeye başladıktan sonra, boşaltmaya engel tesadüfi bir durum ortaya çıksa bile kesintisiz şekilde işlemeye devam eder. Ancak sürastarya süresi işlemeye başladıktan sonra boşaltmaya engel olan durumun ortaya çıkmasına taşıyan kusurlu sebebiyet vermiş ise, süre işlemez.

Gönderilen, eşyayı almaya hazır olduğunu bildirip de boşaltma süresi ve kararlaştırılmışsa sürastarya süresi içerisinde eşyanın tamamını almamış ise, taşıyan gönderilene haber verdikten sonra şu haklarını kullanabilir:

- Teslim alınmayan eşyayı, hasarları ve giderleri gönderilene ait olmak üzere tevdi edebilir.
- Eşyanın özelliği ya da diğer bir sebeple devri uygun değilse veya masraflı olacaksa açık arttırma yoluyla sattırıp bedelinin tevdi yoluna gidebilir.

Gönderilen, eşyayı teslim almaktan kaçınır veya hazırlık bildirimi üzerine eşyayı teslim almaya hazır olup olmadığını bildirmezse ya da gönderilen bulunamazsa, taşıyan, durumu taşıtana haber vermek zorundadır. Bu hallerde gönderilenin gecikmesi yüzünden veya tevdi işlemi yüzünden boşaltma işlemi gecikmiş ise, taşıyan sürastarya ücreti talep edebilir.

Sözleşmede boşaltma limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiden çıkartılması gideri taşıyana, geri kalan boşaltma giderlerinin gönderilene ait olduğu öngörülmüştür.

Boşaltmada da hızlandırma primi mümkündür. Yükleme giderleri ve yüklemede hızlandırma primi hakkında yapılan açıklamalar boşaltma giderleri ve hızlandırma primi için de geçerlidir.

b. Kırkambar Sözleşmelerinde Boşaltma İçin Bekleme Süresi

Kırkambar sözleşmesinde gönderilen, taşıyanın veya yetkili bir temsilcisinin bildirimi üzerine gecikmeden eşyayı teslim almakla yükümlüdür.

Gönderilen tanınmıyorsa bildirim ilan yoluyla yapılır. Yolculuk çarteri sözleşmesinde boşaltmanın hiç veya süresi içinde yapılmamasına dair TTK hükmü kırkambar sözleşmelerinde de uygulanır.

Taşıtana yapılması gereken bildirim yerel adete göre ilan yoluyla yapılır.

KONİŞMENTO

Bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğunu gösteren senettir.

Konişmento, navlun sözleşmesi uyarınca taşınan eşya için taşıyan tarafından düzenlenir ve eşyayı temsil eden kıymetli evrak niteliğinde bir senettir.

Konişmentonun Türleri ve Düzenlenmesi

- **Tesellüm Konişmentosu:** Taşınmak üzere teslim alınan, fakat henüz gemiye yüklenmemiş olan eşya için yükletenin izniyle düzenlenen konişmentodur.
- **Yükleme Konişmentosu:** Eşya gemiye alınır alınmaz, eşyanın teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konşimentosunun geri verilmesi karşılığında düzenlenen konşimentodur.
- **Karma Taşıma Konişmentosu:** Deniz yolundan başka bir taşıma yolu da kullanılarak gerçekleştirilecek karma taşımalarda, taşımanın bütün safhaları için geçerli olmak üzere düzenlenip verilen konşimentodur.

Tesellüm konşimentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konşimento **yükleme konşimentosu hükmündedir.**

Taşıyan, yükletenin istediği kadar nüshada yükleme konşimentosu düzenlemekle yükümlüdür. Hepsi aynı metni içermeli ve hepsinde kaç nüsha halinde düzenlendiği yazılmalıdır.

Konşimento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilci tarafından taşıyanın adı ve hesabına düzenlenebilir. Yükletenin talebi olmadıkça konşimentonun düzenlenmesi zorunlu değildir.

Konşimento nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir; aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konşimento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir.

Gönderilenin adı zikredilmeksizin sadece "emre" kaydı ile düzenlenen konşimento, yükletenin emrine düzenlenmiş demektir.

Konşimento, düzenlendiği ülke kanunlarının izin verdiği ölçüde telegraf, teleks, faks ve elektronik diğer araçlarla yazılabilir.

Karma taşımanın tek bir taşıyan tarafından üstlenildiği hallerde, karma taşıma konişmentosu bu taşıyan tarafından düzenlenir.

Eğer birden fazla taşıyan varsa, konişmentonun bütün taşıyanlar tarafından müştereken düzenlenmesi de mümkündür. Bütün taşıyanlar, taşımanın bütün safhaları için müteselsilen sorumlu olurlar.

Gönderilen, hangi safhada meydana geldiğine bakılmaksızın eşyanın zıyaa ve hasara uğraması ya da geç tesliminden ileri gelen zararlar için taşıyanlardan istediğine müracaat edebilir. Ancak karma taşıma konişmentosunda her taşıyanın sadece kendi taşıma safhası için sorumlu tutulabileceği düzenlenebilir.

Konişmentonun Şekli ve İçeriği

TTK m. 1229 hükmüne göre konişmento aşağıdaki kayıtları içerir; ancak bu kayıtlardan birinin veya birkaçının konişmentoda bulunmaması, senedin hukuken konişmento sayılmasını **engellemez.**

- Eşyanın cinsi, işareti ve miktarı **(Zorunlu)**
- Eşyanın haricen belli olan hal ve durumu
- Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ve işletme merkezi **(zorunlu değil)**
- Kaptanın adı ve soy adı **(zorunlu değil)**
- Geminin adı ve tabiiyeti
- Yükletenin adı ve soyadı veya ticaret unvanı **(Konişmentoda sadece emre kaydı olması halinde, konişmento yükleten emrine düzenlenmiş sayılır.)**
- Yükleten tarafından bildirilmişse, gönderilenin adı ve soyadı veya ticaret ünvanı
- Navlun sözleşmesine göre yükleme limanı ve taşıyanın eşyayı yükleme limanında teslim aldığı tarih **(eğer fiili yükleme limanı farklı ise o da konşimentoya yazılabilir)**
- Navlun sözleşmesine göre boşaltma limanı veya buna ilişkin talimat alınacak yer **(zorunlu değil)**
- Konişmentonun düzenlendiği yer ve tarih **(düzenlenme yeri konişmentonun tabi olduğu şekil şartlarının belirlenmesi bakımından önem taşır; düzenlendiği ülkenin hukukuna göre tayin edilir.)**
- Taşıyan veya onu temsilen hareket eden kişinin imzası **(zorunlu)**
- Navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine dair kayıtlar, ödenecekse bunun miktarı **(eğer bu kayıt yoksa taşıyan gönderilene başvurup da navlunun ödenmesini talep edemez.)**
- Navlun sözleşmesinde açıkça kararlaştırılmışsa, eşyanın boşaltma limanında teslim olunacağı tarih ve süre **(zorunlu değil)**
- Sorumluluk sınırlarını genişleten her şart **(yazılmaz ise gönderilene karşı taşıyan, sorumluluğun genişletilmesine ilişkin bir anlaşmanın mevcut olduğunu ileri süremez.)**
- Taraflarca uygun görülen diğer kayıtlar **(uygulanacak hukuk, yetkili mahkeme, tahkim ve müşterek avarya vs.)**

- Konişmentonun kaç nüsha düzenlendiği
- Eşyanın değeri **(yükleten tarafından yüklemeden önce bildirilmişse eşyanın değeri konşimentoya yazılır. Eşyanın değeri konşimentoya yazıldığı takdirde taşıyanın sorumluluğu hakkında TTK m. 1186/1 hükmü uygulanmaz.)**

Konişmentonun Niteliği

Taşıyan, taşımak üzere teslim aldığı veya gemiye yüklenen eşya için bir konişmento düzenlediği takdirde, eşyayı ancak konişmentonun ibrazı karşılığında, konşimentodan anlaşılan meşru hamile teslim edebilir; aksi halde konşimentodan doğan teslim borcundan kurtulamaz.

Teslimi isteme hakkı konşimentodan ayrı ileri sürülemez. Teslimi isteme hakkı ile konişmento arasındaki bu sıkı bağlılık, konşimentonun kıymetli evrak niteliğini ortaya koymaktadır. Konişmento kıymetli evrak tasnifinde emtia senetleri grubunda yer alır.

Konişmento hamilinin eşyayı talep hakkı, yalnız navlun sözleşmesinden bağımsız olup, TTK'nın Navlun Sözleşmesi ve bu kapsamda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerine tabidir. Buna göre konişmento yarı illi kıymetli evrak niteliğindedir.

Konişmento nama, hamiline ve emre olarak düzenlenebilir.

- **Nama yazılı konişmento:** Gönderilenin sadece adının yazıldığı konşimentodur. Konişmento kanunen emre yazılı senetlerden olmadığı için "emre değildir" kaydının konulmasına gerek yoktur. Nama yazılı konişmento temlik beyanı ve senedin teslimi ile devredilir.
- **Hamile yazılı konişmento:** Senet metninde gönderilen olarak bir kimsenin adının ve emre kaydının yer almadığı konişmento türüdür. Sadece senedin teslimi ile devredilir.
- **Emre yazılı konişmento:** Sadece "emre" veya "gönderilenin emrine" düzenlenen konşimentodur. Senedin ciro edilmesi ve senet üzerindeki zilyetliğin geçirilmesi ile devredilir. Sadece "emre" kaydı ile düzenlenen konşimento yükleten emrine düzenlenmiş sayılmaktadır ve ciro silsilesinin yükletenden başlatılması gerekmektedir. Emre yazılı konşimentolar teminat işlevine sahip değildir. Yani yükün teslim edilmemesi, zıyaa veya hasara uğraması gibi hallerde konişmento hamiline karşı yalnız taşıyan sorumlu olup, yetkili hamilin kıymetli evrak hükümlerine dayanarak konişmentonun cirantalarına karşı müracaat imkanı yoktur.

Konişmentonun İşlevleri

- Taşıyan ve gönderilen ile bunlar arasındaki ilişkiyi belirler.

Taşıyan sıfatı, konşimento düzenlemiş olmanın değil, taşımayı taahhüt etmiş olmanın bir sonucudur.

Konişmentoyu taşıyan sıfatıyla imzalayan ve konişmento kendi nam ve hesabına imzalanan kişi taşıyan sayılır. Dolayısıyla konişmentoyu imzalayan şahıs, taşıyan olmadığını iddia ve ispat edemez.

Konişmentoda taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmediği veya anlaşılmadığı hallerde, donatan taşıyan sayılır.

Donatan, konşimento hamilinin açık istemi üzerine taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirdiği takdirde taşıyan sayılmaktan kurtulur.

Taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezi yanlış veya geç bildirildiği takdirde, taşıyan, donatan ve taşıyanın temsilcisi geç veya yanlış bildirimden dolayı doğan zarardan müteselsilen sorumlu olurlar.

Konişmentonun meşru hamili, eşyayı teslim almaya yetkilidir. Taşıyan ile gönderilen arasındaki ilişkide navlun sözleşmesinden bağımsız olarak konişmento esas alınır. Ancak konişmentoda yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme yapılarak yolculuk çarteri partisinde yer alan hüküm veya hükümlerin konşimentoya dahil edilmesi mümkündür.

Konişmento da böyle bir atıf varsa, yolculuk çarteri sözleşmesinin atıf yapılan hükümlerinin konişmento hamili gönderilene karşı ileri sürülebilmesi için, konişmento devredilirken yolculuk çarteri partisinin bir suretinin de konişmento hamiline verilmiş olması şarttır.

Navlunun ve/veya yüklemede doğan sürastarya ücretinin gönderilen tarafından ödeneceğine dair bir kayıt içermeyen konişmento, gönderilenin navlun veya sürastarya ücreti ödemekle yükümlü olmadığına karine oluşturur; bu karinenin aksi gönderilen de dahil olmak üzere, devralan üçüncü kişilere karşı ispatlanamaz.

Konişmentoda navlun sözleşmesine gönderme yapılmışsa bu gönderme boşaltma süresi, sürastarya süresi ve sürastarya ücreti hakkındaki hükümleri kapsamaz.

Navlun eşyanın miktarına göre kararlaştırılmış ve bu husus konişmentoda gösterilmiş ise, konişmentoda aksine bir şart olmadıkça navlunun belirlenmesinde konişmentoda yer alan miktar kaydı esas alınır.

- Taşınmak üzere teslim alınan veya gemiye yüklenen eşyayı ispat eder.

Tesellüm konişmentosu, taşıyanın eşyayı konişmentoda beyan edildiği gibi teslim aldığına; yükleme konişmentosu ise, beyan edildiği gibi gemiye yüklendiğine karine teşkil eder.

Taşıtan ve yükleten taşınmak üzere teslim alınan veya gemiye yüklenen eşya hakkında tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü olup, bunlardan her biri, kusurları olmasa bile beyanlarının doğru olmaması yüzünden taşıyanın uğradığı zararlardan sorumludurlar. Bu hüküm yükletenin, teslim alınan veya yüklenen eşyaya ilişkin olarak konşimentoya yazılan beyanları hakkında da uygulanır.

Taşıyanın, yükletenin beyanlarının teslim alınan veya gemiye yüklenen eşyayı tam ve doğru olarak göstermediğini bildiği veya gösterdiğinden şüphe ettiği hallerde dahi, yükletenin beyanlarının aynen konşimentoya yazılması usulü benimsenmemiş; bunun sonucunda çekince koyma, taşıyana bir hak olarak değil, bir zorunluluk olarak tanınmıştır.

Konişmentoya koyulacak çekince, şüpheyi haklı gösteren sebepler ya da kontrol imkanı bulunmamasına neden olan durum belirtilmek, diğer bir anlatımla "gerekçeli olmak" koşulu ile çekincenin ilgili olduğu kaydın karine teşkil etmesini önler.

Taşıyan, yükletenin beyanı ile bağlı olmaksızın konşimentoya eşyanın haricen belli olan durumu hakkında kayıt koyabilir; bunu ihmal ederse, eşyanın haricen iyi durumda teslim aldığı veya yüklendiği beyanında bulunmuş sayılır.

Eşyanın haricen belli olan durumunun iyi olduğuna dair kayıt içeren konşimentolara temiz veya net konişmento denir.

Taşıyan veya onun temsilcisi, çekince koymamak suretiyle, eşyanın konşimentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen de dahil, üçüncü kişileri aldatma amacı gütmemiş ise, taşıtanın taşıyanın zararından sorumlu olacağına ilişkin kendi aralarında yapılan anlaşma geçerlidir.

Aldatma kastının varlığı halinde, taşıyan, konşimentodaki kayıtların doğruluğuna güvenerek hareket eden gönderilen dahil üçüncü kişilere karşı sorumluluğun sınırlarından yararlanma hakkını da kaybeder. Aldatma kastının varlığını, her halde iddia eden ispatlamalıdır.

- Eşyanın taşınacağı ve konişmentonun ibrazı karşılığında teslim edileceği taahhüdünü ifade eder.

Konişmento, taşıyanın eşyayı konişmentoda belirtilen veya geçerli bir talimatla bildirilen varma limanına taşındıktan sonra varma limanında eşyayı teslim almaya yetkili gönderilene teslim edeceği taahhüdünü ifade eder.

Konişmento birden çok nüsha olarak düzenlenmişse ise, tek nüshanın hamili eşyayı teslim alabilir, diğer nüshaları ibraz etmek zorunda değildir.

Eşyanın tek nüshayı ibraz eden meşru hamile teslimi ile taşıyanın konşimentodan doğan eşyayı teslim borcu, diğer nüsha hamillerine karşı da sona erer.

Birden fazla nüsha hamilleri arasında çıkacak uyuşmazlığın çözümünde eşyanın önce teslim alınması kuralı esas alınır. Yani eşyayı önce teslim alan hamile karşı, konişmentonun diğer nüshasını elinde bulunduran hamil eşyanın iadesini isteyemez.

Varma limanında konişmento nüshalarını elinde bulunduran birden fazla hamil taşıyana aynı anda başvurursa, kaptan hepsinin talebini reddederek, eşyayı umumi bir ambara veya başka güvenli bir yere tevdi etmekle yükümlüdür. Kaptan bu şekilde hareket etmesinin sebepleri ile birlikte durumu konişmento hamillerine bildirmek zorundadır.

Konişmentonun ve temsil ettiği malın ayrı ayrı şahıslara devredilmiş olması halinde ise sorun **TMK m. 980'e göre** çözümlenir ve eşyayı iyi niyetle teslim alan tercih olunur. Böyle bir halde konişmento hamilinin eşya üzerindeki hakkı sona erer.

Emre yazılı bir konişmento düzenlenmişse, kaptan, yükletenin eşyanın geri verilmesi veya teslimi hususundaki talimatını ancak kendisine bütün konişmento nüshaları geri verildiği takdirde yerine getirir.

Kaptanın bu hükümlere aykırı hareket etmesi halinde, taşıyan, konişmentonun meşru hamiline karşı sorumlu kalmaya devam eder. Konişmento emre yazılı değilse, yükleten ve konişmentoda adı yazılı gönderilen muvafakat ettikleri takdirde, konişmentonun hiçbir nüshası ibraz edilmese bile eşya geri verilir veya teslim edilir.

- Konişmento eşyayı temsil eder.

Eşya, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından teslim alınınca konişmentonun, konişmento gereğince eşyayı teslim almaya yetkili kişiye verilmesi, **TMK m. 957 ve 980'deki** sonuçları doğurur.

Konişmentonun eşyayı temsil işlevi sayesinde, taşıyanın zilyetliğinde bulunan eşya konişmento vasıtasıyla temlik veya rehnedilebilir.

Konişmento ancak **TTK m. 1234'deki** şartların gerçekleşmesi halinde eşyayı temsil işlevine sahip olur. Bunlardan birinin eksikliği, konişmento vasıtasıyla eşya üzerinde tasarruf imkanını ortadan kaldırır. Bu şartlar şunlardır:

- Eşya, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alınmış; yani taşıyan eşyanın zilyetliğini elde etmiş olmalıdır. Eşyanın gemiye yüklenmesi şart değildir burada.
- Konişmento usulüne uygun şekilde devredilmiş olmalıdır
- Konişmentonun usulüne uygun şekilde devredildiği anda, taşıyan veya kaptanın mal üzerindeki zilyetliğinin devam etmesi gerekir. Bundan dolayı taşıyanın zilyetliği, eşyanın çalınması ya da kaybolması gibi sebeplerle sona erdiği takdirde konişmentonun eşyayı temsil işlevinden söz edilemez.

Yukarıdaki şartların gerçekleşmesi halinde, eşyayı temsil eden konişmenonun teslimi, eşyanın teslimi gibi sonuç doğurur.

Konişmentonun rehnedilmesiyle eşya üzerinde rehin hakkı doğar.

Diğer Taşıma Senetleri

Gelişen imkanlar sebebiyle eşyanın varma limanına ulaşma süresi, konişmentonun posta aracılığıyla navlun sözleşmesindeki gönderilene gönderilmesi süresinden kısa olabilmektedir. Bu hallerde, gönderilen konişmentoyu ibraz edip eşyayı teslim alamadığından, taşıyan ya eşyayı konişmentosuz teslimden kaçınıp depolamayı tercih etmekte ya da uygulamada sıkça karşılaşıldığı gibi gönderilenin vereceği banka garantisi karşılığında eşyanın konişmentosuz teslimini kabul etmektedir.

Açıklanan bu nedenler, deniz yolu ile eşya taşımacılığı alanında konişmento dışında bir ispat belgesine gereksinim yaratmış ve bu gereksinim nedeniyle genel olarak **"deniz yük senedi"** terimi ile ifade edilen belgeler, taşıyanlar tarafından kullanıma sunulmuş ve yaygınlaşmıştır.

Taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek üzere düzenlediği konşimentodan başka her tür senet, taşıma sözleşmesinin yapıldığına ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alındığına karine oluşturur; ancak bu karinenin aksi ispatlanabilir.

TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

- **LAHEY / VİSBY kurallarında;** taşıyanın sözleşmeden doğan belirli bazı yükümlülükleri hüküm altına alınıp taşıyanın bu yükümlülüklerin ihlali sonucunda eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından sorumlu olduğu öngörülmüş; ayrıca taşıyan lehine sorumsuzluk halleri kabul edilmiştir.
- **HAMBURG kurallarında;** taşıyanın sorumluluğu, yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar olan sürede meydana gelen bir sebeple eşyanın zıyaa veya hasara uğraması ya da geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Sorumluluktan kurtulmak için kendisinin ve eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusursuzluğunu ispat yükünün taşıyana ait olduğu öngörülmüş; taşıyanın sözleşmeden doğan yükümlülükleri hakkında özel bir düzenleme getirilmiştir.

TTK'ya göre Sorumluluk Sebepleri

1) Geminin Başlangıçta Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olması

Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür.

Geminin başlangıçtaki elverişliliği konusunda Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu'nda öngörülen esaslar dikkate alınır.

"Uygunluk Belgesi" ve "Güvenlik Yönetim Sertifikası" gibi belgelere sahip olunmaması ya da bu belgelerin oluşturduğu karinenin aksinin ispatlanması halinde taşıyanın şahsi kusurundan söz edilebilecektir.

Taşıyan tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özeni göstermesine rağmen, gemiyi denize, yola veya yüke elverişsiz hale getiren eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfedemediğini ispatladığı takdirde bu sorumluluktan kurtulur.

Taşıyan, hangi sebeple ortaya çıkmış olursa olsun, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özeni gösterse idi tespit edilebilecek bir eksiklik veya bozukluğun, yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmemiş veya keşfedilmiş olmakla birlikte bu noksanlık veya bozukluğun yolculuğun başlangıcına kadar giderilmemiş olması halinde sorumlu olur.

Yolculuk başladıktan sonra geminin sefere elverişsiz hale gelmesi, bu özel sorumluluğun dışında kalır.

Taşıyandan tazminat talep eden kişi yükle ilgili aşağıdaki hususları ispat etmek zorundadır:

- Gemiyi elverişsiz hale getiren herhangi bir noksanlık veya bozukluğun mevcudiyetini,
- Bir zarara uğradığını
- Elverişsizlik ile zarar arasındaki illiyet bağı

Buna karşılık taşıyan da bu hususların aksini ispat etmelidir. Bu mümkün olmadığı takdirde, taşıyan ya başlangıçta mevcut fakat tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermesine rağmen yolculuğun başlamasına kadar keşfolunamayan bir elverişsizliğin söz konusu olduğunu ya da elverişsizliğin yolculuk başladıktan sonra meydana geldiğini ispat etmek suretiyle başlangıçtaki elverişsizliğe ilişkin sorumluluktan kurtulur.

Yükle ilgili, geminin başlangıçtaki elverişsizliği yüzünden eşyanın zıyaa veya hasara uğradığını ya da geç teslim edildiğini iddia ettiği takdirde, elverişliliğe dair belgelerin taşıyan lehine teşkil ettiği karinenin aksini ispat etme yükümlülüğü yükle ilgiliye ait olacaktır.

Yükle ilgili zararın başlangıçtaki elverişsizlikten ileri geldiğinin ispatlanması halinde, karine olarak taşıyanın kusurlu olduğu kabul edilir.

2) Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması ya da Geç Teslimi

Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yüklenmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermek zorundadır.

Navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın esliminin makul olarak istenebileceği süre içinde eşyayı teslim etmekle yükümlü olup, bu yükümlülüklerin ihlali sonucu eşyanın zıyaa ve hasara uğramasından ya da geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumludur.

Zıyaa, hasar veya teslime sebebiyet veren olgu, eşya taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelmiş olmalıdır. Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süre, eşyanın yükleten ya da onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı anda başlar.

Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süre aşağıdaki hallerde sona erer:

- Eşya taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği anda
- Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması halinde, sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüllere uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu anda
- Boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın gönderilene teslim edilmek üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği anda

Taşıyan eşyanın hakimiyetinde bulunduğu sürede meydana gelen bir olgu sonucunda eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından ya da geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumludur.

Zıyaa; taşıyanın taşınmak üzere teslim aldığı eşyayı, kısmen veya tamamen teslim etmek gücünden sürekli olarak yoksun olmasını ifade eder.

Hasar; eşyanın değerinin azalmasına sebebiyet veren her türlü maddi kötüleşmeyi ifade eder. Dolayısıyla eşyanın hasara uğrayıp uğramadığının tespitinde, eşyadaki maddi kötüleşme sonucu bir değer azalmasının meydana gelip gelmediği esas alınır.

Geç teslim; eşyanın, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya bir süre kararlaştırılmamış ise olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim istenmelidir.

Taşıyan, kendisinin veya adamlarının kastından veya ihmalinden (kusurundan) doğmayan zararlardan sorumlu değildir.

Zıyaa, hasar veya geç teslime sebebiyet veren olgunun taşıyandan veya gemi adamlarının kusurundan dolayı meydana gelmediğini ispat yükü taşıyana aittir.

Tazminat talep eden yükle ilgili aşağıdaki hususları ispat etmekle yükümlüdür:

- Eşyanın zıyaa veya hasara uğramış olduğunu ya da geç teslim edildiğini
- Zıyaa, hasar veya geç teslime neden olan olgunun eşya taşıyanın hakimiyeti altında iken meydana geldiğini
- Zıyaa, hasar veya geç teslimden kaynaklanan bir zarara uğradığını ve miktarını

Bunlara karşılık taşıyan, sorumluluktan kurtulmak için zıyaa, hasar veya geç teslime sebebiyet veren olgunun meydana gelmesinde kendisinin ve adamlarının kusuru bulunmadığını ispat etmek zorundadır.

Taşıyanın adamları kapsamına; gemi adamları, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler girmektedir.

Taşıyanın kusurunun tespitinde tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen esas alınır. Taşıyanın adamlarının kusurunun belirlenmesinde de aynı esas benimsenmelidir.

Taşıyanın ya da adamlarının kusuruyla birlikte başkaca sebeplerin de zıyaa, hasara veya geç teslime sebebiyet vermesi halinde taşıyan zararın kendisinin ya da adamlarının kusurundan kaynaklanmayan kısmından sorumlu olmayacaktır; ancak diğer sebeplerin varlığının ispat yükü de taşıyana aittir.

Donatan gemi adamlarının görevlerini yerine getirirken işledikleri kusurdan sorumlu iken, taşıyanın sorumluluğunda kusurlu eylemin görevin ifası sırasında işlenmiş olması aranmaz.

Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri

- Geminin sevki ve başkaca teknik yönetimindeki kusur

Eşyanın zıyaa veya hasara uğramasına ya da geç teslim edilmesine neden olan olgu, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin sonucu olduğu takdirde, taşıyan **yalnız kendi kusurundan** sorumludur.

Sevk kusuru, geminin denizde hareketi ile ilgili tedbirlerdeki kusuru ifade eder. Yanlış manevra veya yanlış rota takibi neticesi geminin karaya oturması veya başka bir gemi ile çarpışması yüzünden eşyanın zıyaa veya hasara uğraması sevk kusurundan kaynaklanan zararlara örnektir.

Geminin başkaca teknik yönetimindeki kusur ise, geminin menfaatine, güvenliğine ve muhafazasına yönelik olarak, özellikle geminin yolculuk sırasında elverişli halde tutulması için yapılması gereken işler ve alınması gereken tedbirlerdeki kusuru ifade eder.

Örneğin; *gemi yola çıktıktan sonra arızalanan dümen veya radarın kaptan tarafından tamir ettirilmemesi geminin başkaca teknik idaresindeki kusuru meydana getirir. Buna teknik kusur denir.*

Bu kusurun karşıt kavramı; yükün bakım ve muhafazasındaki kusuru ifade eden **ticari kusurdur.**

Taşıyan, adamlarının teknik kusurlarından sorumlu değildir. Daha çok yükün menfaati gereği alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dahil sayılmaz. Tereddüt halinde zıyaa, hasar veya geç teslime neden olan kusurun teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir.

Taşıyan, adamlarının yalnız yolculuk başladıktan sonraki teknik kusurlarından sorumlu değildir. Bu kimselerin kusurları, geminin yolculuğunun başlangıcındaki elverişsizliğine ilişkin ise, taşıyan **sorumluluktan kurtulamaz.**

- Yangın

Taşıyan, şahsi kusurundan kaynaklanmayan, adamlarının kusuruyla sebebiyet verdikleri yangından da **sorumlu değildir.** Bu mutlak sorumsuzluk hali bakımından taşıyanın adamlarının kusurlarının türü önemli değildir.

Taşıyanın adamları yangını kasten çıkarmış, önleyici tedbirleri kasten almamış veya söndürmek hususunda gerekli ve yeterli çabayı göstermemiş olsa dahi taşıyan **sorumsuzdur**, yeter ki taşıyanın bir kusuru bulunmasın.

Yangından söz edebilmek için açık bir ateş veya alevin mevcudiyeti zorunludur. Bu nedenle aşırı ısınmadan ileri gelen zararlar, yangın zararları değildir. Ancak yangın geminin yolculuğun başlangıcındaki bir elverişsizlikten meydana gelmişse mutlak sorumsuzluk halinden bahsetmek mümkün değildir.

- Denizde kurtarma

Taşıyan, müşterek avarya hali hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan **sorumlu değildir.**

- Eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi

Yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan her halde eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıyaa veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz.

Eşyanın miktarı, işareti veya durumu hakkındaki beyanlar bu kapsamda değildir. Gecikme bakımından eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi mutlak sorumsuzluk sebebi değildir.

Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri

Zıyaa, hasar veya teslimde gecikmenin sebebi aşağıdakilerden biri ise taşıyan ve adamları kusursuz sayılır:

- Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları
- Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri ve karantina sınırlamaları
- Mahkemelerin el koyma kararları
- Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri
- Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri
- Hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği
- Ambalajın yetersizliği
- İşaretlerin yetersizliği

Zıyaa, hasar veya geç teslimin, durumun gereklerine göre belirtilen bu sebeplerden birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak aksi ispatlanabilir.

Eşyanın İncelenmesi ve Bildirim

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. Bu inceleme en geç teslim alma anında yapılabilir.

İnceleme giderlerini inceleme talebinde bulunan taraf karşılar. Ancak inceleme sonucunda taşıyanın tazminat vermesi gereken bir zıyaa veya hasarın mevut olduğu tespit edilirse, inceleme giderleri taşıyana ait olur.

İnceleme yaptırılmadığı takdirde, gönderilenin, haricen belli olan zıyaa veya hasarı en geç teslim alma sırasında taşıyana yazılı olarak bildirmesi şarttır.

Zıyaa veya hasar haricen belli değilse bildirimin, eşyanın gönderilene teslim edildiği tarihten itibaren aralıksız **3 gün içinde** yapılması gerekmektedir. Bildirim süresi açısından eşyanın fiilen gönderilene teslimi esas alınmalıdır. Eşyanın tarafların katılımıyla incelenmiş olması halinde bildirime gerek yoktur.

İnceleme yaptırılmadığı gibi zıyaa veya hasar bildiriminde de bulunulmamış ise bu durumda taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir zıyaa veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur.

Gönderilen, eşyanın kendisine teslim edildiği tarihten itibaren aralıksız olarak hesaplanacak **60 gün içerisinde** taşıyana yazılı olarak bildirmesi şartıyla geç teslimden ileri gelen zararının tazminini talep edebilir. Süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için **tazminat ödenmez.**

Eşya fiili taşıyam tarafından teslim edilmişse, fiili taşıyana yapılan her bildirim taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de fiili taşıyana yapılmış gibi hüküm ifade eder.

Taşıyanın Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkı

Sınırlı sorumluluk, taşıyanın yararlanabileceği bir haktır.

1. Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması Halinde Sorumluluğun Sınırlanması

Taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasarından sorumlu olması halinde taşıyan, yükle ilgili yükle ilgilinin sorumluluk sınırını aşan zararından **sorumlu değildir.** Öncelikle zararın belirlenmesi gerekir.

Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan **sorumludur.** Eşyanın zıyaa veya hasarından doğan zarar, yükle ilgilinin malvarlığının zıyaa veya hasar meydana gelmiş olmasa idi bulunacağı durum ile meydana gelmiş olması sonucu bulunduğu durum arasındaki fark olarak belirlenir.

Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır.

Buna göre zıyaa halinde eşyanın navlun sözleşmesine göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve tarihteki değeri, hasar halinde ise bu değer ile hasarlı haldeki değeri arasındaki fark esas alınır.

Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu halinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir.

Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, 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 safî ağırlığının her bir kilogramı için **2 Özel Çekme Hakkını** karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz; meğerki eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun.

Özel Çekme Hakkı, fiilî ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir.

Taraflar (taşıyan-taşıtan/yükleten) yukarıdaki maddede öngörülen sınırlardan daha yüksek tutarı sorumluluk sınırı olarak kararlaştırabilirler.

Koli terimi, eşyanın sandık, çuval, kutu gibi herhangi bir kap içine konulmuş olmasını ifade eder. Eşyanın bir kap içinde bulunmadığı hallerde esas alınacak ünite terimi ise, navlun sözleşmesi veya konişmento ya da deniz yük senedinde eşyanın miktarını belirtmek üzere kullanılan ölçüyü ifade eder.

Taşıyan yükle ilgili kişinin eşyanın zıyaa veya hasarından doğan ve sorumluluk sınırını aşan zarardan sorumlu değildir. Ancak eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış ise sorumluluk sınırlaması geçerli değildir. Dolayısıyla eşyanın cinsi ve değerinden sadece birinin denizde taşıma senedine yazılı olduğu hallerde sorumluluk sınırlıdır.

Konişmentoya yazılan cins ve değer ile ilgili kayıtlara taşıyanca çekince konulmazsa doğruluğu karine teşkil eder kuralı burada geçerli değildir.

Taşıyan cins ve değer kayıtlarının oluşturduğu karinenin aksini, bu kapsamda eşyanın değerinin taşıma senedine yazılandan daha düşük olduğunu ispat edebilir.

2. Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Halinde Sorumluluğun Sınırlanması

Eşyanın geç teslim edilmesinden doğan zarar, eşya süresinde teslim edilmiş olsa idi yükle ilgilinin malvarlığının içinde bulunacağı durum ile eşyanın geç teslim edilmiş olması sonucu içinde bulunduğu durum arasındaki farktır.

Taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek **navlunun 2,5 katı ile sınırlıdır.** Ancak bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz.

Sınırların birlikte uygulanması halinde taşıyanın toplam sorumluluğu, eşyanın tam zıyaından sorumluluğu halinde **TTK m. 1186/1** gereğince tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemez.

Bu hüküm, geç teslim edilen eşyanın zıyaa veya hasara uğramış olması halinde uygulanacağı gibi, bir navlun sözleşmesi uyarınca taşınan eşyanın kısmen geç, kısmen zıyaa veya hasara uğramış olarak teslim edilmesi halinde de uygulanır.

Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı

TTK m. 1187'ye göre sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı sonucunu doğuran iki tür kusur vardır:

- Kast
- Pervasızca bir davranışla ve böyle bir zıya, hasar veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmal

Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesine neden olan kusur kendi şahsi kusurudur. Dolayısıyla zarara veya gecikmeye, taşıyanın adamlarının kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlediği bir fiil veya ihmalinin sebebiyet verdiği hallerde, taşıyan **sınırlı sorumluluktan yararlanır.**

Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi sonucunu doğuran kusurun varlığını ispat etme yükü zarar görene aittir. ***Örneğin;*** *eşyanın ambarda taşınması hakkında açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın sınırlama hakkının kaybına neden olan fiil veya ihmal sayılır.*

Taşıyanın ve Adamlarının Akit Dışı Sorumluluğu

Eşyanın zıyaa, hasar veya geç tesliminden ileri gelen zararların tazmini talebiyle haksız fiil veya diğer sebebe dayanarak taşıyanın adamlarından biri aleyhine dava açılması halinde, taşıyanın adamı, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir.

Yükün Zıyaa veya Hasarından ya da Geç Tesliminden Doğan dava Hakkının Düşmesi

Eşyanın zıyaı veya hasarı ya da geç teslimi dolayısıyla taşıyana karşı her türlü tazminat talep hakkı **1 yıl** içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşer.

1 yıllık süre, taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği veya eşya hiç teslim edilmemişse, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar.

Zarardan sorumlu tutulan kişi 1 yıllık sürenin sona ermesinden sonra da rücu davası açabilir; ancak rücu davası açma hakkı, bu hakka sahip olan kişinin, istenen tazminat bedelini ödediği veya aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren **90 gün içinde** kullanılmadıkça düşer.

Hak düşürücü süre tarafların dava sebebinin doğmasından sonra yapacakları anlaşma ile uzatılabilir.

TTK m. 1246 hükmüne göre navlun sözleşmesinden veya konşimentodan veya onun düzenlenmesinden doğan bütün alacaklar **1 yıl geçmekle** zamanaşımına uğrar. Bu süre alacağın muaccel olduğu tarihten itibaren işlemeye başlar.

Taşıyanın Sorumluluğuna Dair Emredici Hükümler ve Uygulanmadığı Haller

Taşıyanın sorumluluğuna dair emredici hükümler şunlardır:

- Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü **(TTK.1141)**
- Eşyanın izinsiz başka gemiye yüklenmesi ve aktarma edilmesi ile güvertede taşınması **(TTK.1150-1151)**
- Eşyanın zıyaa veya hazara uğramasından ya da geç teslim edilmesinden doğan zararlardan sorumluluk **(TTK.1178-1192)**
- Denizde taşıma senetlerine ilişkin hükümler **(TTK.1228-1242)**

Yukarıdaki hükümlerde yer alan sorumlulukları kaldıran veya daraltan bütün kayıtlar geçersizdir. Taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran kayıt ve şartlar ise geçerlidir.

Emredici hükümlerin uygulanmadığı haller: *(Bu hallerde taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran anlaşmalar önceden yapılabilir.)*

- Yolculuk çarteri sözleşmelerinde **TTK m. 1245 hükmü uygulanmaz.** Ancak sözleşmeye dayalı olarak taşınan eşya için konşimento düzenlenirse bu hüküm taşıyan ile taşıtan olmayan konşimento hamili arasında uygulanır.
- Canlı hayvan taşımalarında **TTK m. 1243/1** hükmü emredici değildir.
- Eşya ancak taşıyan ile yükleten arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği zorunlu ise güvertede taşınabilir. Eşya taşıyan ile taşıtan arasındaki anlaşmaya göre güvertede taşınacak ise bu hususun **"denizde taşıma senedinde"** belirtilmesi gerekir. Denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen güvertede taşınan eşyaya ilişkin navlun sözleşmesi, emredici hükümlerden istisna edilmiştir.
- Eşyanın gemiye yüklenmesinden önce ve gemiden boşaltılmasından sonraki aşamaları için taşıyanın yükümlülükleri hakkında sorumsuzluk anlaşması yapılabilir.
- Mutat ticari taşıma işlerinden olmamakla birlikte ticaretin olağan akışı içinde yapılan eşya taşımasına ilişkin bulunup da eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmalar da emredici hükümlerin istisnası olarak görülmüştür.
- Konşimentoya, müşterek avaryaya ilişkin kayıtların konulması mümkündür.

Taşımanın İcrasının Fiili Taşıyana Bırakılması Halinde Taşıyan ve Fiili Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıyan, navlun sözleşmesiyle üstlendiği taşıma borcunu, gemi işletmekte olan biriyle akdedeceği navlun sözleşmesi vasıtası ile de yerine getirebilir.

Fiili taşıyan, taşıyanın üstlendiği bir taşımanın icrasını kısmen veya tamamen kendisine bıraktığı taşıyandır. Burada taşıyan ile fiili taşıyan arasındaki navlun sözleşmesi asıl, taşıtan ile taşıyan arasındaki navlun sözleşmesi ise talidir. Fiili taşıyan ve onun adamları, taşıyanın adamı değildir. Dolayısıyla fiili taşıyan ve onun adamları, taşıyanın **TBK m. 116 uyarınca** yardımcı şahsıdır.

Taşıyan, üstlendiği taşımanın gerçekleştirilmesini kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bıraktığı takdirde, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder.

Taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı adamlarının da fiil ve ihmallerinden sorumludur.

Tali navlun sözleşmesinde taşıma borcunun fiili taşıyana bırakılabileceğinin kararlaştırılması halinde taşıyan ile taşıtan arasında bir sorumsuzluk anlaşması yapılabilir. Ancak sorumsuzluk anlaşması, sadece eşya fiili taşıyanın hakimiyeti altında iken meydana gelen bir olgunun sebebiyet verdiği zıya, hasar ve geç teslimden ileri gelen zararlara ilişkin olabilir.

Sorumluluğu kaldıran veya sınırlandıran bu tür anlaşmalar, yetkili Türk mahkemesinde fiili taşıyan aleyhine dava açılmadığı hallerde geçersizdir.

Sorumluluk anlaşmasına göre sorumlu tutulamayacağını iddia eden taşıyan, geçerli bir sorumsuzluk anlaşmasının mevcudiyetinden başka, zıya, hasar veya geç teslime sebebiyet veren olgunun eşya fiili taşıyanın hakimiyetinde iken meydana geldiğini de ispatlamak zorundadır.

TTK'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan tüm hükümleri, fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da geçerlidir. Buna göre fiili taşıyan, eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar olan sürede meydana gelen bir olgunun sebebiyet verdiği zıyaa, hasar ve geç teslimden sorumlu olur.

TAŞIYANIN HAKLARI

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan en önemli hakkı navlun alacağıdır. Taşıyan duruma göre navlundan başka, sürastarya ücreti, müşterek avarya garame alacağı, eşyanın tevdi masrafları, eşyanın emniyet altına alınması ve kurtarılması için yapılan masraflar ile yükleten, taşıtan veya adamlarının kusurundan ileri gelen zararların tazminini talep hakkına da sahiptir.

Taşınmak üzere teslim alınan eşya için navlun miktarı kararlaştırılmamışsa, yükleme zamanı ve yerinde mutat olan navlun ödenir. Aksine sözleşme yoksa gemiciliğin olağan ve olağanüstü giderleri, özellikle kılavuz, liman, fener, römorkaj, karantina, buz kırma ve benzeri hizmetlere ilişkin resim ile ücretlerini ödemek taşıyanın yükümlülüğündedir.

Aksi kararlaştırılmadıkça navlun alacağı, eşyanın tesliminin istendiği anda ve her halde boşaltma süresinin sonunda muaccel olur. Taşıyan hiçbir halde eşyayı navlun yerine kabul etmek zorunda değildir.

Eşyanın hasara uğramış olması, taşıyanın navlun alacağını etkilemez. Taşıyan zarardan sorumlu olması halinde dahi navlunu talep hakkına sahiptir.

Boşaltma süresinin sonuna kadar bir kaza sonucunda zıyaa uğrayan eşya için navlun ödenmez; peşin ödenmiş ise geri alınır.

! Niteliği itibariyle, özellikle içinden bozulma, kendiliğinden eksilme ve olağan akma ve sızma yüzünden zıyaa uğrayan eşya ile yolda ölen hayvanlar için, teslim edilmiş olup olmadıklarına bakılmaksızın **navlun ödenir.**

Navlun sözleşmesi ile navlun, sürastarya ve taşıyanın talep edebileceği diğer alacakların gönderilen tarafından ödeneceği kararlaştırılabilir ya da konşimento veya taşıma senedine bu tür kayıt konabilir. Buna göre, gönderilen navlun sözleşmesi veya konşimento uyarınca ödemesi gereken borçları ödemek koşuluyla teslim alabilir.

Gönderilen eşyanın teslimini talep hakkını kullanmazsa, taşıtan, navlun sözleşmesi gereğince navlunu ve diğer alacakları taşıyana ödemekle yükümlüdür.

Taşıyan navlun sözleşmesinden doğan bütün alacakları için TMK hükümleri uyarınca hapis hakkına sahiptir. Hapis hakkı, eşya, taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sürece devam eder; teslimden sonra dahi **30 gün içinde** mahkemeye müracaat edilmek ve eşya henüz gönderilenin zilyetliğinde bulunmak şartıyla, hapis hakkından doğan yetkilerin kullanılması mümkündür.

Hapis hakkı, sadece üzerinde hapis hakkı kullanılan eşyanın taşınması dolayısıyla doğan alacakları teminat alır. Eşyanın değerinin taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan alacağından fazla olduğu hallerde hapis hakkı, eşyanın tamamı üzerinde değil, değeri alacağını karşılayacak miktarda eşya üzerinde kullanılabilir.

Hapis hakkı gönderilene karşı da kullanılabilir. Borçluya yapılması gereken tebliğler ve bildirimler gönderilene yapılır. Gönderilenin ödemesi gereken alacaklarını tahsil etmeden eşyayı gönderilene teslim etmiş olan taşıyan, bu alacakların ödenmesini taşıtandan isteyemez. Ancak taşıtan, taşıyan aleyhine sebepsiz zenginleştiği takdirde, taşıyan sebepsiz zenginleşme miktarı ile sınırlı olarak taşıtana rücu edebilir.

Taşıyan, üzerinde hapis hakkı kullandığı eşyanın paraya çevrilmesini istemiş, fakat satış sonucunda alacağını tamamen alamamışsa, navlun sözleşmesinden doğan alacaklarının tahsil edemediği kısmını taşıtandan talep edebilir.

NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ

Navlun sözleşmesi normal olarak eşyanın taşınması ve gönderilene teslimi ile sona erer. Bunun dışında navlun aşağıdaki hallerde sona erer:

Navlun Sözleşmesinin Hükümden Düşmesi

- Geminin zayi olması

Geminin zayi olması seyrüseferde kullanılamayacak hale gelmesidir. Denize elverişsiz hale gelmiş gemi, mahkeme tespit kararıyla zayi olmuş sayılır. Denize elverişsizlik ile kastedilen geminin tamir kabul etmez veya tamire değmez hale gelmiş olmasıdır.

Eğer geminin zayi olduğu yolculuk başlamadan tespit edilirse, navlun sözleşmesi taraflar birbirine tazminat vermekle yükümlü olmaksızın hükümden düşer. Bu halde sadece geminin zayi olduğu ana kadar doğmuş bulunan borçların ifası gerekir.

Gemi, yolculuk başladıktan sonra umulmayan bir hal yüzünden zayi olmuşsa taşıyana o ana kadar doğmuş olan alacakları dışında, zayi olan gemiden kurtarılan ve emniyet altına alınan eşya başka bir limana getirilmiş ise mesafe navlunu da ödenmesi gerekir.

Mesafe navlunu, kurtarılan eşyanın emniyet altına alındığı yer ve tarihteki değerini aşamaz.

- Eşyanın zayi olması

Sözleşmede ferden belirlenen eşyanın tamamının umulmayan bir hal yüzünden zayi olması halinde, taraflardan biri diğerine tazminat ödemekle yükümlü olmaksızın navlun sözleşmesi hükümden düşer. Hükümden düşme anına kadar doğmuş olan alacaklar ifa edilir.

Yolculuk başlamadan önce eşyanın bir kısmının zayi olması halinde, taşıtan, kararlaştırılan navlunun yarısını ödeyerek sözleşmeyi feshetmeye veya taşıyanın durumunu güçleştirmemek şartıyla başka eşya yüklemeye yetkilidir.

Taşıtan bu hakkını gemi limandan ayrılmadan kullanmadığı takdirde tam navlunu ödemek zorundadır.

Sözleşmede ferden belirlenmemiş (buğday gibi sadece cinsi ile belirlenmiş) eşyanın yüklenmek üzere tesliminden önce tamamı zayi olsa bile, taraflar arasındaki sözleşme sona ermez.

Taşıtan, kararlaştırılan eşya yerine aynı varma limanı için başka eşya yüklemek isterse taşıyan bu yüzden durumu güçleşmedikçe bunu kabul etmek zorundadır.

Taşıtan, başka eşyayı mümkün olan en kısa sürede yüklemek ve bu yükleme sebebiyle doğan ilave giderlere katlanmak, ayrıca yüklemenin tamamlanması için bekleme süresi uzarsa, taşıyanın bu yüzden uğradığı zararı da tazmin etmek zorundadır.

Yolculuk başladıktan sonra taşınan eşyanın umulmayan bir hal yüzünden tamamının zayi olması halinde, taraflardan biri diğerine tazminat ödemek zorunda olmaksızın navlun sözleşmesi hükümden düşer.

Taşıtan veya Taşıyanın Belirli Kanuni Sebeplere Dayanarak Navlun Sözleşmesini Feshetmesi

Kısmi yolculuk çarteri sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmelerinde taraflara **fesih hakkı tanınmamıştır.**

- Bir kamu tasarrufu yüzünden sözleşmenin ifasının engellendiği hallerde taşıyan ve taşıtan, diğerine herhangi bir sebeple tazminat ödemekle yükümlü olmaksızın sözleşmeyi fesih hakkına sahiptir. Yolculuk başladıktan sonra sözleşmenin bir kamu tasarrufu yüzünden engellenmiş olması halinde, fesih hakkının kullanılabilmesi için **1 ay boyunca** engelin kalkmasının beklenmesi gerekir.
- Savaş çıktığı için gemi veya navlun sözleşmesi gereğince gemi ile taşınacak eşyanın tamamı ya da her ikisinin artık serbest sayılmaması ve zapt veya müsadere tehlikesinin mevcudiyeti hallerinde taraflar belli bir süre beklemek zorunda olmaksızın fesih hakkını kullanabilirler.

Yukarıdaki sebepler eşyanın sadece bir kısmına ilişkinse taraflar fesih hakkına sahip değildirler.

Taşıtanın Navlun Sözleşmesini Feshetmesi

1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi:

Taşıtan, yolculuk çarteri sözleşmesini, gemi o sözleşme uyarınca yüklemesini tamamlayıp yolculuğa çıkana kadar herhangi bir sebep göstermeksizin feshedebilir.

Taşıyan, sözleşmenin feshedilmesinden dolayı yoksun kaldığı kazanç ve o zamana kadar doğmuş olan alacaklarını fesih tazminatı olarak talep edebilir. Tereddüt halinde, kararlaştırılan **toplam navlunun %30'u** yoksun kalınan kazanç sayılır.

Taşıtan, eşya gemiye alındıktan sonra fesih hakkını kullanması halinde, taşıyan, eşyanın boşaltılması için gereken süreyi beklemek zorundadır. Bu süre yükleme veya sürastarya süresinden sayılmaz.

Taşıyan, taşıtanın eşyanın gemiden çıkarılması nedeniyle sebep olduğu bütün giderleri ve zararları talep edebilir.

Kısmi yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıtan, eşya gemiye alındıktan sonra sözleşmeyi feshettiği takdirde, taşıtan, gemiye alınmış olan eşyanın boşaltılması, yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebep olabilecek ise, diğer bütün taşıtanların onayı alınmış olmadıkça eşyanın boşaltılmasını isteyemez.

2. Kırkambar sözleşmesi

Kırkambar sözleşmelerinde taşıtan yüklemeden sonra tam navlunu ve teminat altına alınmış diğer alacakları ödeyerek veya teminat vererek sözleşmeyi feshedebilir. Ancak taşıtan, gemiye alınmış olan eşyanın boşaltılması, yolculuğun gecikmesine veya aktarmaya sebep olabilecek ise, diğer bütün taşıtanların onayı alınmış olmadıkça eşyanın boşaltılmasını isteyemez.

Taşıyan, eşyanın gemiden çıkarılması için rotayı değiştirmek veya bir limana uğramak zorunda da değildir.

DENİZ YOLUYLA YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi; yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşmedir.

Ücret yolcu taşıma sözleşmesinin zorunlu bir unsuru değildir. Kanuna veya ahlaka aykırı amaçlarla yapılan yolcu taşıma sözleşmeleri **TBK m. 27 uyarınca hükümsüzdür.**

Sözleşmenin Kurulması, Niteliği ve Tarafları

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi kanunda hiçbir şekle tabi tutulmamıştır. Ancak sözleşmenin yazılı yapılması veya bilet düzenlenmesi ispat açısından gerekli olabilir.

Taşıyan; taşıma ister bizzat onun tarafından, isterse bir başkası, fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilmiş olsun, taşıma sözleşmesini yapan veya taşıma sözleşmesi adına ve hesabına yapılan kişidir.

Bir kimsenin taşıyan sıfatına sahip olabilmesi için deniz yolu ile yolcu veya yolcu ve bagajını taşımayı taahhüt etmiş olması yeterlidir.

Fiili taşıyan, taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir.

Yolcu, deniz yoluyla taşıma sözleşmesine dayanarak taşınan kişidir. Gemi adamları ile kılavuzluk sözleşmesi gereğince gemide bulunan **kılavuz, yolcu değildir.**

Bir navlun sözleşmesi uyarınca taşınan aracı veya canlı hayvanları gözetmek üzere, taşıyanın onayı ile gemide taşınan kişiler de yolcu sayılır.

Bagaj, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan eşya ve araçları ifade eder. Canlı hayvanlar ve bir navlun sözleşmesine dayanılarak taşınan eşya ile araçlar bagaj değildir.

Yolcunun Hakları ve Yükümlülükleri

- Yolcu sözleşmeye taraf olsun veya olmasın taşıma sözleşmesi gereğince taahhüt edildiği şekilde taşınmasını talep etme hakkına sahiptir. Sözleşmede yolcunun adı yazılı ise yolcu taşınma hakkını bir başkasına **devredemez.**
- Ücret ödeme borcu, taşıyanla yolcu taşıma sözleşmesini akdeden kişiye ait olup, sözleşmenin tarafı olmayan yolcudan ücret talep edilemez.
- Yolcu, gemiye alınırken, gemide ve gemiden inerken kaptanın gemide düzeni sağlamasına yönelik tüm talimatlarına uymak zorundadır.
- Yolcu bagajı hakkında doğru bilgi vermekle yükümlüdür. Buna göre yolcu, bagaj olarak gemiye getirdiği eşyanın cins ve niteliği ile tehlikeleri hakkında doğru beyanda bulunmak zorundadır. Kaptan kendisine eksik veya yanlış bilgi verilerek ya da gizlice gemiye getirilen eşyayı her zaman ve herhangi yerde gemiden çıkarmaya ve gerektiğinde denize atmaya da yetkilidir.
- Yolcu, yolculuk başlamadan önce hareket limanında veya yolculuk devam ederken ara limanlarda gemiye zamanında gelmek zorundadır. Aksi takdirde, kaptan yolcuyu beklemeden yolculuğa başlamış veya devam etmiş olsa bile, taşıma sözleşmesinin borçlusu taşıma ücretinin tamamını ödemekle yükümlüdür.

Taşıyanın Hak ve Borçları

Taşıyanın yolcu taşıma sözleşmesinden doğan hakkı taşıma ücretidir. Ücret peşin olarak ödenmiş olsun veya olmasın, yolcunun belirtilen hareket zamanı gemiye gelmemiş yahut bir ara limanda hareket zamanından önce gemiye dönmemiş olması hallerinde, taşıyan taşıma ücretine tam olarak hak kazanır.

Aksi kararlaştırılmamışsa taşıyan, yolcunun beraberinde getirdiği bagaj için ayrıca bir ücret talep edemez.

Taşıyanın borçları;

- Yolculuğu vaktinde yapma
- Yolcuyu sağ ve salim olarak taşıma
- Yolcuyla beraberindeki bagajı taşıma
- Sorumluluk sigortası yaptırma **(12'den fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi için zorunludur.)**

Taşıyanın Sorumluluğu

1. Yolcunun ölümü veya yaralanmasından sorumluluk ve sınır:

Burada gemi kazası ve gemi kazası kapsamında olmayan diğer sebepler olarak ikiye ayırılıp, her bir sorumluluk sebebine göre taşıyanın sorumluluğu farklı düzenlenmiştir.

Taşıyan, yolcunun ölümüne ve yaralanmasına, yolcunun kastının veya ihmalinin sebebiyet verdiğini ya da bunda etkisinin bulunduğunu ispat ederse, mahkeme, taşıyanın kısmen veya tamamen sorumlu olmadığına karar verebilir.

Taşıyanın ölüm veya yaralanmadan sorumlu tutulabilmesi için ölüm ya da yaralamaya neden olan olayın taşıma süresi içerisinde meydana gelmesi şarttır. Taşıma süresi içerisinde meydana geldiğini zarar gören ispatlayacaktır.

Gemi kazası; geminin enkaz haline gelmesini, alabora olmasını, karaya oturmasını, çatmayı, gemideki infilakı, yangını ve arızayı ifade eder.

Taşıyan, yolcunun gemi kazası yüzünden ölmesi veya yaralanmasından doğan zarardan kusur aranmaksızın sorumludur. Taşıyanın bu sorumluluğu tehlike sorumluluğudur.

Ancak gemi kazası aşağıdaki sebeplerden dolayı meydana gelirse taşıyan sorumluluktan kurtulur: (aşağıdaki sebeplerin ispat yükü taşıyana aittir)

- Savaş, terör, iç savaş, isyan
- Kaçınılması ve engellenmesi mümkün olmayan istisnai nitelikteki bir doğa olayı
- Tamamıyla bir üçüncü kişinin onu meydana getirmek kastıyla gerçekleştiği bir fiil veya ihmal

Taşıyan, yolcunun gemi kazası yüzünden ölümü veya yaralanmasından ileri gelen zararlardan sorumlu tutulduğu takdirde, tazmin borcu, gemi kazasında zarar gören her bir yolcu için **250.000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.** Gemi kazasının taşıyanın veya adamlarının kusuru sebebiyle meydana gelmesi halinde bu sorumluluk **400.000 ÖÇH ile sınırlıdır.**

Yolcunun gemi kazası kapsamında olmayan bir sebeple ölümü veya yaralanması halinde, taşıyan, kendisi veya adamları ile fiili taşıyan ve onun adamları ölüme veya yaralanmaya neden olan olayın meydana gelmesinde kusurlu ise sorumlu olur.

Gemi kazası olmayan bir sebeple yolcunun ölümü veya yaralanmasından sorumlulukta kusuru ispat yükü **zarar görene aittir.**

Taşıyanın gemi kazası dışında bir sebep yüzünden yolcunun ölümü veya yaralanmasından ileri gelen zarardan sorumlu tutulması halinde tazmin borcu, her bir olaya yolcu başına **400.000 ÖÇH ile sınırlıdır.**

2. Bagajın Zıyaa veya hasara uğramasından ya da geç teslim edilmesinden sorumluluk ve sınırı

Taşıyan bagajın zıyaa ve hasara uğramasından sorumlu olduğu gibi gemide taşınmış veya taşınmış olması gereken bagajın iş hukuku uyuşmazlıklarından kaynaklanan gecikmeler hariç geminin varmasından itibaren uygun bir süre içinde yolcuya geri verilmemesinden doğan malvarlığı zararından da sorumludur. Bu sorumluluk açısından kabin bagajı ve bunun dışındaki bagajlar bakımından farklı esaslar belirlenmiştir.

Taşıyan, bagaj zararlarından, zıyaa veya hasara ya da geç teslime neden olan olayın taşıma süresi içinde gerçekleşmiş olması şartıyla sorumludur. Zararın taşıma süresi içinde meydana geldiğini ve zarar miktarını ispat yükü zarar görene aittir.

- Kabin bagajı bakımından taşıma süresi, yolcunun gemiye alındığı andan gemiden çıkartıldığı ana kadar olan süredir. Yolcunun karadan gemiye ve gemiden karaya götürülmeleri amacıyla su üzerinde yapılan ek taşıma süresi de ek taşıma ücretinin taşıma ücreti kapsamında ödenmiş olması ya da kullanılan aracın taşıyan tarafından yolcunun emrine verilmiş olması şartıyla taşıma süresine dahildir.
- Kabin bagajı dışındaki bagaj bakımından taşıma süresi, bagajın taşıyan veya adamları tarafından kıyıda veya gemide teslim alındıkları andan yolcuya teslim edildikleri ana kadar olan süreyi kapsar.

Yolcu açıkça belli olan hasar veya zıyaı bagajın teslimi sırasında veya öncesinde, haricen belli değilse, bagajın indirilmesinden veya tesliminden ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren **15 gün içinde** taşıyana veya temsilcisine yazılı olarak bildirmesi gerekir.

Yolcu bu bildirimi yapmamışsa aksi ispat edilene kadar bagajı iyi halde aldığı kabul edilir.

Kabin bagajı yolcunun kamarası içinde veya başka bir şekilde kendi zilyetliğinde, hakimiyetinde ya da gözetiminde bulundurduğu eşyadır. Taşıyan kabin bagajının zıyaa veya hasara ya da geç teslimine neden olan kazanın gerçekleşmesinde kendisinin, adamlarının, fiili taşıyan ve adamlarının kusurunun bulunması şartıyla sorumludur.

Gemi kazası söz konusu olduğunda taşıyanın kusurlu olduğu karinedir, aksini kanıtlamak taşıyanın yükümlülüğündedir. Ancak zarar, hasar veya geç teslimden doğan zarar gemi kazası dışındaki bir sebeple meydana gelmişse kusur karinesi geçerli değildir. Taşıyan ve adamlarının kusurluğu olduğunu ispat yükü yolcuya aittir.

Kabin bagajı dışındaki bagajın zıyaa veya hasara ya da geç tesliminden doğan zararlardan taşıyan sorumludur.

Zıyaa, hasar veya geç teslime sebebiyet veren olay dikkate alınmaksızın taşıyan, zıyaa, hasar veya geç teslime neden olan olayın meydana gelmesinde, kendisinin veya adamlarının ya da fiili taşıyan ve adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulur. **(Kusur karinesi burada geçerlidir, yani yolcu kusuru ispat etmek zorunda değildir.)**

Taşıyan, yolcuya ait para, kıymetli evrak, altın, gümüş, mücevher, sanat eseri, süs eşyası ve diğer değerli eşyanın zıyaından veya hasarından sorumlu değildir; meğer ki bu tür eşya taşıyana saklanması için verilmiş olsun.

3. Taşımanın kısmen veya tamamen fili taşıyana bırakılması halinde taşıyanın ve fiili taşıyanın sorumluluğu

Taşıyan, taahhüt ettiği bir yolcu taşımasının yapılmasını kısmen veya tamamen fiili taşıyana bırakmış olsa bile taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. Fiili taşıyan da taşımanın kendisi tarafından yapılan bölümü için sorumlu olur.

Taşıyan, taşımanın fiili taşıyan tarafından yapıldığı hallerde, fiili taşıyanın kusurundan ve onun adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kusurdan sorumludur.

Taşıyanın, kanunen kendisine yükletilmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya ona tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmalar, açık ve yazılı bir kabul olmadıkça, fiili taşıyan hakkında hüküm ifade etmez.

4. Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı

Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkı, hakkın kaybı sonucunu doğuran kast ve pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmal olmak üzere **2 sebeple kaybolur.** Aynı esas taşıyan ve fiili taşıyanın adamları bakımından da geçerlidir.

Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı sonucunu doğuran kusurun varlığını ispat yükü zarar görene aittir.

Zamanaşımı

Yolcunun ölümünden ve bedensel zararından ilgilisi lehine doğan bütün tazminat istemleri **10 yılda** zamanaşımına uğrar.

Bagajın zıyaa veya hasara uğramasından doğan alacaklar dahil diğer bütün alacaklarda zamanaşımı süresi **2 yıldır.** Bu süre;

- Bagajın zıyaa veya hasarı halinde, hangisi daha sonra vuku bulmuş ise yolcunun gemiden indiği veya inmesi gereken tarihten,
- Diğer bütün alacaklarda muaccel oldukları tarihten itibaren işlemeye başlar.

Zamanaşımı süreleri, tazminat istemi doğduktan sonra, taşıyanın yazılı beyanı veya tarafların yazılı anlaşmasıyla uzatılabilir.

Müşterek Avarya

Müşterek avarya, yolculukta gemi ve yükün karşılaştığı normal dışı bir tehlike halinde, gemi ve yükün bu tehlikeden kurtulması amacıyla yapılan bir fedakarlığın sonucu olan zarar ve masrafların paylaşılmasıdır.

Müşterek avaryanın şartları olmadan bir kaza sonucunda yolculukta meydana gelen normal dışı zarar ve masraflar ise **hususi avaryadır.**

Taraflarca başka husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde müşterek avarya garamesi **York – Anvers Kurallarına tabidir.**

Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde bile bile olağanüstü bir fedakarlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması halinde müşterek avarya hareketi var sayılır. Bu hareketin doğrudan sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir.

Müşterek avaryanın unsurları

- Gemi ve yüküm müşterek bir deniz sergüzeştine atılmış olması **(yani geminin tamamen veya kısmen yüklü bulunmasıdır.)**
- Gemi ve yükün müşterek bir tehlike ile karşılaşmış olması **(tehlikenin yalnızca deniz tehlikesi olması gerekmez, yangın ve infilak tehlikesi de bu kapsamdadır. Tehlikenin taraflardan birinin kusuru sebebiyle meydana gelmesi müşterek avaryanın gerçekleşmesine engel teşkil etmez.)**
- Müşterek tehlikeden gemi ve yükü korumak maksadıyla bir fedakarlık veya fevkalade bir masraf yapılmış olması **(fedakarlık kararının hem geminin hem de yükün korunması maksadıyla verilmesi gerekir.)**
- Fedakarlığın iradi bir şekilde yapılması
- Fedakarlık hareketinin makul olması
- Faydalı netice **(gemi veya yük, tamamen veya kısmen kurtulmuş olmalıdır.)**

Müşterek avaryaya giren zarar ve masraflar bütün zarar ve masraflar değil, sadece müşterek avaryanın doğrudan doğruya neticesi olan zarar ve masraflar paylaşmaya girer.

Bir müşterek avarya masrafını önlemek için, onun yerine yapılan masrafa **ikame masraf** denir. Bu masraf aslında müşterek avarya masrafı olmayıp, müşterek avaryaya girecek daha büyük bir masraftan kaçınmak için yapılmaktadır. Bu sebeple ikame masrafların müşterek avarya masrafını aşmaması gerekir.

Müşterek Avarya Tipleri

- Denize Yük Atılması

Denize yük atılması avarya tipi, teknesi hasarlanmış olan bir gemiye suyun girmesini önlemek maksadıyla yükün denize atılması gibi müşterek tehlikeden kurtulmak için bile bile denize yük atılması halinde söz konusu olur. Denize yük atmanın müşterek avarya sayılabilmesi için yükün ticari teamüllere uygun olarak taşınması şarttır.

- Karaya Oturtma

Gemi, müşterek selamet uğruna bile bile karaya oturtulursa, sahile sürüklenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemi ve yükün bu yüzden uğradığı kayıp ve hasar müşterek avarya sayılır. Karaya oturtma müşterek avaryasında kaptan, hatalı manevra ile değil de daha ağır bir tehlikeden gemi ve yükü kurtarmak için bile bile gemiyi karaya oturtmuş olmalıdır.

- Yüzdürmede Makine ve Kazanlara Verilen Zarar

Tehlikeli bir durumda karaya oturmuş olan bir geminin makine veya kazanlarından birine gemiyi yüzdürmek için sarf edilen gayretler yüzünden verilen hasar, yüzdürmenin gerçekten müşterek selamet uğruna yapıldığı anlaşılmış ise müşterek avarya sayılır.

- Hafifletme

Karaya oturmuş bir geminin yük, yakıt ve kumanyası veya bunlardan herhangi birinin boşaltılması müşterek avarya sayıldığı takdirde, hafifletme gideri, mavna kirası, eğer yapılmış ise tekrar yükleme ve bunun sonucunda yük ve geminin uğradığı zararlar müşterek avarya sayılır.

- Yangın Söndürme Müşterek Avaryası

Gemi ve yük için tehlike olan yangını söndürmek maksadıyla alınan tedbirler neticesinde ortaya çıkan zararlar müşterek avaryadır. ***Örneğin;*** *su sıkılması sebebiyle yükteki ıslanma zararları veya geminin su ile doldurulması neticesinde meydana gelen makine arızaları müşterek avaryadır.*

Yangından ileri gelen duman ve sıcağın sebep olduğu zararlar müşterek avaryaya dahil değildir, bunlar için tazminat ödenmez. Yangın kendisi bir tehlikedir ve sebep olduğu zararlar **hususi avaryadır.**

Ancak yangını söndürmek için alınan tedbirlerin yükün yangın ve sonuçlarına maruz kalmayan kısımların üzerinde verdiği zararlar müşterek avarya teşkil eder.

- Barınma

Fedakarlık veya başka fevkalade haller yüzünden yolculuğa devam olunması, gemi ve yüke müşterek bir tehlike getirecek olup da, bunun önüne geçmek için geminin bir limana sığınması veya yükleme limanına dönmesi halinde barınma müşterek avaryası vardır.

Tarife gereği geminin zaten uğrayacağı limanlar barınma limanı olmaz. Bu avarya tipinde tehlikenin mevcut olması gerekmeyip muhtemel olması da yeterlidir.

Barınma müşterek avaryası kapsamına giren masraflar şunlardır:

- Barınma limanı veya barınma limanına gidiş masrafları
- Zorunlu olarak barınma limanından başka bir barınma limanına geçiş esnasında meydana gelen masraflar
- Barınma limanında yük, yakıt veya kumanyayı boşaltmak veya gemi içinde elden geçirmek için yapılan giderler zorunlu olması koşuluyla barınma müşterek avaryası kapsamına girer.
- Yük, yakıt ve kumanyanın elden geçirme ve boşaltma giderlerinin müşterek avaryaya dahil olduğu her halde, bu yük, yakıt veya kumanyanın makul şekilde yapılmış oldukça sigorta da dahil depo giderleri ile tekrar yükleme ve istif giderleri müşterek avaryaya girer.

- Muvakkat Tamir Müşterek Avaryası

Gemide yapılan muvakkat tamirler üç halde müşterek avaryaya girer:

- Geminin müşterek selamet uğruna muvakkat tamiri,
- Müşterek avaryadan doğan hasarların muvakkat tamiri,
- Kazaen ortaya çıkan hasarların yolculuğun tamamlanması için muvakkaten tamir edilmesi

Yolculuğu tamamlamak maksadıyla yapılmış olsa bile, muvakkat tamir masrafları ancak, bu sayede önlenen müşterek avarya masrafı ölçüsünde müşterek avaryaya girer.

- Kurtarma

Yolculukla ilgililerin sözleşme gereği veya başka bir sebeple ödemekle yükümlü oldukları kurtarma ücretinin, kurtarma faaliyetlerine müşterek deniz sergüzeştine katılan varlıkları tehlikeden korumak maksadıyla girişildiği ölçüde, müşterek avaryaya dahil sayılır.

Bunun yanında çevre zararlarını önlemek ve azaltmaya dair olmak üzere bir başka amaçla yapılan kurtarma masrafları da müşterek avaryaya dahil olur.

Dispeç

Müşterek avarya sayılan zarar ve masrafların gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılması işlemine **dispeç** denir. Bu paylaşmaya ilişkin hesaplar dispeç raporu denilen bir belgede tespit edilir.

Dispeç, varma limanında, eğer buraya varılmamışsa yolculuğun bittiği limanda ilgililerin **oybirliğiyle** atayacakları bir veya birden fazla dispeççi tarafından yapılır.

İlgililer arasında oybirliği sağlanamazsa, dispeççi veya dispeççileri, dispecin yapılacağı yer mahkemesi atar.

Donatan gecikmeksizin dispeci yatırmakla yükümlüdür; bu yükümlülüğünü yerine getirmezse ilgililerin her birine karşı sorumlu olur.

Dispeç raporunun birinci kısımda müşterek avarya olayı anlatılır. İkinci kısımda alacaklı masa yer alır. Üçüncü kısımda borçlu masa teşkil edilir. Dördüncü kısımda ise müşterek avarya paylaştırma oranı bulunur.

Müşterek avarya garamesine giren zarar ve giderler, gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılır. Dispeçle varılmak istenen hedef, paylaşmaya katılan bütün varlıklara uygulanacak oranın bulunmasıdır. Paylaştırma oranı, borçlu masa tutarının alacaklı masa tutarına bölünmesi suretiyle elde edilir.

Dispeç raporunun mahkeme tarafından **tasdik edilmesi gerekir.** Ancak tasdike ilişkin kararla dispecin icra edilmesi mümkün olmayabilir.

Sigortacılar da dahil olmak üzere ilgililer, mahkemeden dispecin onaylanmasını isteyebilecekleri gibi avarya türüne veya hesaplarına itiraz da edebilirler.

Müşterek avarya garame payı alacakları **1 yılda** zamanaşımına uğrar.

ÇATMA

Çatma terimi gemilerin birbirleri ile çarpışmalarını ifade eder. İki veya daha fazla geminin birbirine çarpmasına çatma denir. Eğer kazaya karışan araçlardan biri gemi değilse çatma hükümleri uygulanmaz. Bununla birlikte çatmaya karışan gemilerin ticaret gemisi olmaları şart değildir.

Bütün sivil gemilere, münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemilerine, donanmaya bağlı harp ve yardımcı gemilere de çatma hükümleri uygulanır.

Çatma hükümlerinin uygulanabilmesi için gemiler arasında çekme sözleşmesi gibi bunlar arasındaki ilişkileri düzenleyen bir sözleşmenin bulunmaması gerekir; aksi halde akdi sorumluluk hükümlerinin uygulanması gerekir.

Donatanın, gemi adamlarının eyleminden sorumluluğunun özel bir hali olan çatmadan doğan zararlar için kusur sorumluluğu esası kabul edilmiştir.

Çatma Hükümlerinde Sorumluluk:

1. Kusursuz Çatma

Umulmayan hal veya mücbir kuvvet yüzünden meydana gelen veya neden ileri geldiği anlaşılamayan çatmalar kusursuz çatma sayılırlar.

Umulmayan hal, mutad dikkat ve ihtimama rağmen önceden kestirilip önlenmesi mümkün olmayan olaydır ve her halin hususi şartlarına göre takdir edilmelidir.

Kusursuz çatmada donatanların sorumluluğu söz konusu olmaz, herkes kendi zararına katlanır.

2. Kusurlu Çatma

- Bir tarafın kusuru ile çatma

Gemilerden birinin gemi adamlarının kusurlu fiillerinden ileri gelen çatmadır. Kusur; yanlış rota takibi, yanlış manevra, aşırı sürat, sis düdüklerinin yeteri şekilde kullanılmaması, kısaca deniz trafik kurallarına aykırı hareket edilmesi halleri gibi yapılması gereken bir fiilin yapılmaması veya yapılmaması gereken bir hareketin yapılması demektir. Kusurlu çatma ile zarar arasında bir illiyet bağı bulunmalıdır.

Çatma, gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse, zararı o geminin donatanı tazmin etmek zorundadır.

Zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumludur.

- Ortak kusurlu çatma

Çarpışan gemilerin hepsinin kusurlu olması halinde, **müşterek kusurlu çatma** söz konusu olur.

Müşterek kusurlu çatmadan doğan sorumluluk şöyledir:

"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, duruma göre, bu oranın saptanması mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu tutulurlar."

Çatmadan doğan zararlar bakımından donatanların üçüncü kişilere karşı sorumlulukları müteselsil değildir. **(Mal zararlarında kusur nispetinde sorumluluk vardır.)**

Çatmada, maddi zarar ve masraflar ile mahrum kalınan karın ödenmesi istenir.

Ortak kusurlu çatmadan doğan can zararlarından sorumluluk şöyledir:

"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 müteselsil sorumludur. Bununla beraber, duruma göre bu oranın tespiti mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu olurlar." **(Can zararlarında müteselsil sorumluluk vardır.)**

Tazminat Davası

Dava öncesi yaptırılacak delil tespitlerinde, çatmanın meydana geldiği yerde deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, bulunmadığı takdirde asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa ticaret davalarına bakmakla görevli asliye hukuk mahkemesi yetkilidir.

Çatma sonucu uğranılan zararın tazmini için açılacak davalar öncesinde bir ihtar düzenlemesine veya başkaca bir şekil şartının yerine getirilmesine gerek yoktur.

Çatmada kusurun saptanmasında herhangi bir karine dikkate alınmaz.

Davacı, zarara uğrayan geminin donatanı, yük sahipleri ile gemideki yolcu ve gemi adamlarıdır.

Davalı ise kusurlu geminin donatanı ve kusurlu gemi adamlarıdır. Çatma kılavuzun kusurundan ileri gelmişse ona karşı da dava açılabilir.

Çatmadan doğan tazminat davaları **2 yıllık** bir zamanaşımına tabidir. Bu sürenin başlangıcı da çatmanın meydana geldiği tarihtir.

Müşterek kusurlu çatmada donatanlar arasındaki rücu davası ise **1 yılda** zamanaşımına uğrar.

Zamanaşımı rücu hakkına imkan veren ödemelerin yapıldığı günün geçmesiyle başlar.

Kıyasen veya Vasıtalı Çatma

Kıyasen veya vasıtalı çatma bir geminin manevra yapmak veya yapmamak suretiyle veyahut kurallara aykırı hareketi yüzünden fiili bir çarpışma olmaksızın, diğer bir gemiye veya içindeki yük ve insanlara zarar vermesi halinde söz konusu olur.

Kıyasen çatmanın menfi şartı gemileri arasında maddi çatışma olmamasıdır.

Çatmalara ilişkin hükümler kıyasen çatmalara da uygulanır. Burada da kusursuz kıyasen çatma olabileceği gibi, tek tarafın kusuru ile veya müşterek kusurla da kıyasen çatma mümkündür.

KURTARMA

Seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya diğer eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil veya hareket, kurtarma faaliyetini oluşturur.

Kurtarma faaliyetinin unsurları:

- Su aracı veya diğer eşyanın kurtarılmasına yönelik faaliyet **(türü ya da kullanım amacına bakılmaksızın bütün gemilere kurtarma hükümleri uygulanır.)**
- Su aracı veya diğer eşyanın, seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye maruz kalmış olması
- Kurtarma faaliyetinde bulunulmuş olması **(başka bir gemi veya üçüncü kişiler tarafından)**
- Faydalı sonuç elde edilmiş **olması (Faydalı bir sonuç vermiş olan her türlü kurtarma faaliyeti, kurtarma ücreti istemine hak kazandırır. Bununla birlikte kurtarma konucu araç ve diğer eşyaların hepsinin değil, birinin veya bir kısmının kurtarılmış olması yeterlidir.)**

Kurtarma Ücreti:

Ücret aşağıdaki hususlar dikkate alınarak belirlenir:

- Aracın ve diğer eşyanın kurtarıldıktan sonraki değeri
- Çevre zararının önlenmesi veya sınırlandırılması için kurtaranın gösterdiği çaba ve beceri
- Kurtaran tarafından elde edilen başarının derecesi
- Kurtarılan aracın ve içindeki insanların ve eşyanın karşılaştıkları tehlike ile kurtarmaya katılmış olanların kendileri ve araçları için göze aldıkları tehlikenin niteliği ve büyüklüğü
- Aracın, diğer eşyanın ve insan hayatının kurtarılması için kurtaranın gösterdiği çaba ve beceri
- Kurtaranın harcadığı zaman, yaptığı giderler ve uğradığı zarar
- Kurtaranın yüklediği sorumluluk rizikosu ve kurtaran ile teçhizatının uğradığı diğer rizikolar
- Verilen hizmetlerin ne kadar çabuk sağlandığı
- Kurtarma faaliyetine ayrılmış araçların ve diğer teçhizatın kullanıma hazır bulundurulmuş ve fiilen kullanılmış olması
- Kurtaranın teçhizatının, kurtarmaya hazır olması, etkinliği ile değeri

Kurtarma ücreti, kurtarılan eşyanın kurtarılma sonrasındaki değerini geçemez.

Kurtarma Sözleşmesi

Kaptan, aracın kurtarılması için malik adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir. Bu yetkinin kapsamına, yetkili mahkemeyi veya tahkimi kararlaştırmak da girer.

Aracın maliki ve kaptanı, araçta bulunan şeylerin malikleri adına da kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir.

Kurtaran ile yapılan sözleşmenin, tehlikenin etkisi altında veya haksız koşullar altında yapılmış olması ya da sözleşmedeki kurtarma ücreti, yapılan hizmetlere göre aşırı derecede yüksek veya düşük ise bu hallerde sözleşme mahkeme tarafından değiştirilebilir veya iptal edilebilir.

Özel Tazminat

Kurtarma hizmeti yapılan su aracı veya içindeki eşyanın, çevre kirlenmesine sebep olduğu bir olayda, kurtarıcının çevre zararını önlemek veya azaltmak için yaptığı masrafların karşılanmasına **özel tazminat denir.**

Kurtarma Ücretinin Borçlusu, Alacaklısı, Ödenmesi ve Teminatı

Kurtarma ücretinin borçluları; kurtarılan aracın veya diğer eşyanın kurtarma faaliyetinin tamamlandığı andaki malikleridir.

Malik olmayan gönderilenin kurtarma ücretinin borçlusu olması, eşyayı teslim alırken onlar için kurtarma ücreti ödeneceğini bilmesi koşulu ile söz konusu olur.

Kurtarma ücreti, kurtarılan aracın maliki ve diğer eşyanın malikleri arasında kurtarılan değerler oranında paylaşılır. Kurtarma ücretinin borçluları arasında teselsül yoktur.

Kurtarma faaliyeti için tek ücret belirlenir. Kurtarma faaliyetine birden çok kurtaran katılmış ise, kurtarma ücreti bunlar arasında kurtarma faaliyetine katıldıkları oranda paylaştırılır.

Kurtarma faaliyeti bir gemi tarafından yapılmış ise, kurtarma ücreti talep hakkı donatana aittir. Ancak donatan, alacağı kurtarma ücretinden, kurtarma faaliyeti yüzünden geminin uğradığı zararı ve yapılan masrafları ayırdıktan sonra geminin kaptanına ve diğer gemi adamlarına **TTK m. 1305'de** belirtilen kıstasları dikkate alarak pay verir.

Kurtarma faaliyetinin bu konuda çalışan bir kuruluşun bu amaç için donattığı gemiler tarafından yapılması halinde, kurtarma ücretinin alacaklısı bu kuruluştur. Kurtarma kuruluşu, gemilerini devamlı olarak kurtarma hizmeti vermeye, gemi personelini de bu hizmeti yapmaya hazır bir şekilde tutar ve gemi adamlarına ücretlerini devamlı öder.

Kurtaran, kurtarma faaliyetini kendi kusuru ile zorunlu kılmış veya zorlaştırmış ya da hileli davranış sayılan veya dürüstlüğe sığmayan diğer hareketlerde bulunmuş ise, kurtarma ücretinden tamamen veya kısmen mahrum bırakılabilir.

Kurtarılan şeyler hizmetin bitirildiği yerde teslim alınırken, borçlular kurtaranın alacaklarından kendi paylarına düşen kısmı ödemek veya kurtaranın istemi üzerine bu borcu için faizi ve yargılama giderlerini de karşılamak üzere teminat göstermek zorundadır.

Kurtaran kurtarma ücreti alacağı için kurtarılan gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkına ve kurtarılan eşya üzerinde TMK hükümleri uyarınca hapis hakkına sahiptir.

Gemi alacaklısı hakkı kanundan doğan bir rehin hakkıdır. Kurtaran, kurtarılan eşya üzerinde sahip olduğu hapis hakkı uyarınca kurtarma ücreti borcu ödeninceye kadar eşyayı hapsedebilir.

Borç ödenmez ve yeterli güvence de gösterilmezse, alacaklı, borçluya daha önce bildirimde bulunarak hapsettiği şeylerin teslime bağlı rehin hükümleri uyarınca paraya çevrilmesini isteyebilir.

Zamanaşımı

Sözleşme olup olmadığına bakılmaksızın, kurtarma faaliyetinden doğan bütün alacaklar **2 yılda** zamanaşımına uğrar.

Bu süre, kurtarma faaliyetinin sona erdiği tarihten itibaren işlemeye başlar. Kendisine karşı istemde bulunan kişi zamanaşımı süresi içinde istemde bulunana yapacağı bir beyanla bu süreyi bir veya birden çok kez uzatabilir.

İnsan Kurtarma

Her kaptan, aracını ve araçta bulunan kişileri, ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorundadır.