

## **TTK TASARISI'NIN DENİZ TİCARETİ BAŞLIKLI BEŞİNCİ KİTABI İLE GETİRİLEN DÜZENLEMELER VE DEĞERLENDİRMELER**

**S. Didem ALGANTÜRK LIGHT \***

### **ÖZET**

*1 Ocak 1957 tarihinden itibaren yürürlükte bulunan 29 Haziran 1956 T . ve 6762 sayılı TTK.'nun değiştirilmesinin uygun görülmüş olması nedeniyle hazırlanan TTK. Tasarısı'nun Deniz Ticareti başlıklı Beşinci Kitabı'nda yer alan maddeler ile getirilen düzenlemeler ve bunlara ilişkin değerlendirmeler incelememizin konusunu oluşturmaktadır.*

*Anahtar Kelimeler : Yeni TTK. Tasarısı, Deniz Ticareti Hukuku*

*Evaluation Of The Fifth Chapter That Deals With Maritime Law of the New Draft of the Turkish Commercial Code*

### **ABSTRACT**

*The Turkish Commercial Code which has been in place since 1st January, 1957, was reviewed and redrafted by a commission under the Ministry of Justice. The subject of our research is the evaluation and consideration of the new draft of the fifth chapter that deals with maritime law.*

*Keywords : The New Draft Turkish Commercial Code, Maritime Law*

---

\* Doç. Dr., İstanbul Ticaret Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Eminönü – İstanbul.

## **1. GİRİŞ**

15.11.2005 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'nca, Adalet Komisyon Başkanlığı'na havale edilen TTK Tasarı'sı, Adalet Komisyonun 1.12.2005 tarihli toplantısında ayrıntılı bir çalışma için Alt Komisyon'da değerlendirilmeye alınmıştır. Tasarı, 2.12.2005 tarihinde kamu kurum ve kuruluşlarına, üniversitelere, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Ticaret ve Sanayi Odalarına, Ticaret Borsalarına, Deniz Ticaret Odalarına, barolara ve ilgili sivil toplum örgütlerine görüşlerini bildirmeleri amacıyla gönderilmiştir. 6 aylık bir süre sonunda Alt Komisyon, ilgili kuruluşlar tarafından sunulan görüşlerden faydalanarak çalışmalarını bitirmiştir. İncelememiz Tasarı'nın son şekli bir başka ifade ile, Adalet Komisyonu tarafından 2006 Ekim ayında görüşülmeye başlanması hedeflenen şeklidir.

## **2. TASARI'DAKİ ÇALIŞMALARIN TEMELİ**

TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti başlıklı kitabında reform niteliğinde değişiklikler yapılmaktadır Bu değişikliklerin temelini genel olarak sıralayacak olursak;

### **Uluslararası Anlaşmalara ve Metinlere Uyum Sağlanması ;**

Konışementolara Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Andlaşma'ya ilişkin 1968 Visby ve 1979 Özel Çekme Hakkı protokolleri ile yapılan yenilikler

1978 tarihli Hamburg Kuralları (*BM Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi*)

1976 Londra Anlaşması (*Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme*)

1989 tarihli "Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme"

1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme

Ham Petrol İle Kirlenme Zararlarından Sorumluluk Hakkındaki 1969 Brüksel Sözleşmesinin 1992 Londra Protokolü İle Değişik Şekli (CLC 1992)

York Anvers Kuralları 2004 (Müşterek Avarya)

Gemilerin Hazine İlişkin 1999 Cenevre Konvansiyonu

2000 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu

### **Hükümlerin sistematik hale getirilmesi ;**

Örneğin, Tasarı'nın 1059 – 1060 maddelerinde intifa hakkına ve 1012 ile 1058. maddelerinde gemi ve yapı rehnine ilişkin hükümlere yer verilmektedir.

### **Bazı hükümlerin çıkarılması;**

TTK'nunda yer alan bazı hükümlerin işlevini yitirmiş olması, uluslararası konvansiyonlara veya kurallara yapılan atıf veya uluslararası alanda düzenlenen metinlerin uygulamada doğrudan kullanılması nedenleri ile Tasarı'ya alınmadığı görülmektedir. Örneğin; yapı ortaklığı, deniz ödücü sözleşmesine ilişkin hükümler, pişmanlık navlunu, denizaşırı satış sözleşmelerine ilişkin hükümler, 1950 tarihli YAK' nda düzenlenen hususlara ilişkin hükümlerin işlevini yitirmiş olması sebebi ile, deniz rizikolarına karşı sigortalara ilişkin hükümler hakkında uluslararası metinlerin kullanılması nedeniyle, kaptanın donatan tarafından hizmet sözleşmesinin sona erdirilmesi ve tazminat haklarına yer veren TTK'nun 1005 ile 1015 arasındaki maddeler, Deniz İş Kanunun da düzenlendiğinden Tasarı'ya alınmamıştır. TTK'nun Son Hükümleri'nde yer alan kaptanla gemide bulunan kimselerin münasebetlerine ait (kaptanın disiplin yetkisi, emir ve talimat yetkisi, suç işlenmesi halinde kaptanın yetkileri) 1467-1472. maddeleri insan haklarına ve iş hukukuna ilişkin Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelere aykırı olması nedeniyle Tasarı'ya alınmamıştır.

### **Dilin güncelleştirilmesi ve sadeleştirilmesi ;**

Türk Ticaret Kanun'da dil sadeleştirilerek, güncelleştirilmeye çalışılmaktadır.

### **Yeni hükümlerin getirilmesi ;**

Uluslararası Konvansiyonlar, mahkeme içtihat ve doktrin çalışmaları doğrultusunda yeni hükümler getirilmektedir.

## **3. GETİRİLEN DÜZENLEME VE YENİLİKLER**

### **3.1 Genel Olarak**

TTK ile Tasarı'yı genel olarak karşılaştırılması halinde;

#### **TTK Dördüncü Kitap** **(Mad. 816-1262)**

- Birinci Kısım : Gemi
- İkinci Kısım : Donatan ve Donatma İştiraki
- Üçüncü Kısım : Kaptan

#### **TTK Tasarısı Beşinci Kitap** **(Mad. 931-1400)**

- Birinci Kısım : Gemi
- İkinci Kısım : Donatan ve Donatma İştiraki
- Üçüncü Kısım : Kaptan

- *Dördüncü Kısım : Deniz Ticareti Mukaveleleri*
- *Beşinci Kısım : Deniz Kazaları*
- *Altıncı Kısım : Gemi Alacakları ve Yük Alacakları*
- *Yedinci Kısım : Zamanaşımı*
- *Dördüncü Kısım : Deniz Ticareti Sözleşmeleri*
- *Beşinci Kısım : Deniz Kazaları*
- *Altıncı Kısım : Gemi Alacakları*
- *Yedinci Kısım : Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini*
- *Sekizinci Kısım : Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler*

### **3.2 Hükümlerin Değerlendirilmesi**

#### **3.2.1. Gemi**

Tasarı'da en önemli değişikliklerden biri "gemi" tanımını veren 931. maddesinde yapılmaktadır. Tanımda geçen suda hareket kavramı, Tasarı'nın öncelikle "Deniz Ticareti" başlığına ve diğer bir çok maddeye uygun bir düzenleme değildir. Örneğin, "denize elverişlilik" yerine "suya elverişlilik" kavramının kullanılması gibi. Özellikle, içsularda yapılan taşımaların deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tabi tutulması isteniyorsa, ayrı bir hüküm ile açıklağa kavuşturulması sistem açısından daha uygun olacaktır.

931. madde'nin ikinci fıkrasında, gemi tanımının maddi unsuru olan "tekne" yerine "araç" kavramı kullanılmak sureti ile, tahsis gayesi suda hareket etmesini gerektirmesi şartıyla kendiliğinden hareket etme kabiliyeti olmasa dahi bir araç gemi kabul edilmektedir. Böylelikle örneğin, yüzen havuzlar, mavnalar, şatlar, hovercraftlar Tasarı gereğince gemi kabul edilmektedir.

#### **3.2.2. Geminin Hüviyeti**

Türk Bayrağı çekme ve yükümlülüğünü düzenleyen Tasarı'nın 940. maddesinde 20.4.2004 T., 5136 S.lı Kanun ile 6762 sayılı Kanunun 823. maddesine yapılan değişiklikten farklı olarak, maddenin üçüncü fıkrasında birden fazla kişiye ait olan gemilerin a) paylı mülkiyet hâlinde, payların çoğunluğunun, b) elbirliğiyle mülkiyet hâlinde, maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılır şeklinde isabetli bir değişiklik yapılmıştır. Ancak, maddenin beşinci fıkrasında "*donatma iştirakine ait gemilerin Türk gemisi sayılabilmesi pay çoğunluğunun ve iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartı aranmaktadır.* Burada hem pay çoğunluğunun hem de iştiraki yönetmeye yetkili paydaş donatanların çoğunluğunu bir arada olamayacağı durumlarda nazara alınarak, sadece pay çoğunluğunun aranmış olmasının yeterli olması gereklidir.

Tasarı'nın 942. maddesinde, Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedilmesi hali durumun gecikmeksizin Denizcilik Müsteşarlığına bildirilmesi ve Müsteşarlık en çok altı ay için daha geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebileceğine ilişkin yeni bir düzenleme getirilmektedir.

Tasarı'nın 945. maddesi ile, onsekiz gros tonilâtodan küçük gemilerle 935. maddenin 2. fıkrasının (a) bendinde yazılı gemilerin (*yatlar, denizci yetiştirme gemileri, münhasıran gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler*) gemi tasdiknamesine ve bayrak şahadetnamesine ihtiyaç olmaksızın Türk Bayrağı çekebilmesi mümkün hale getirilmektedir.

Tasarı'nın 948. maddesinde tasdikname veya şahadetname almadan ve gemide bulundurmadan bayrak çekilmesine ilişkin para cezaları, 949. maddesinde harp gemileri ile istihkâmlar önünde ve limanda bayrak çekilmemesine ilişkin para cezaları, 950. maddesinde geminin adının ve bağlama limanının yazılmamasına ilişkin para cezaları Türk Ceza Kanunu ile kabul olunan ilkeler ve hükümler uyarınca güncelleştirilmektedir.

### 3.2.3. Gemi Sicili

Tasarı'nın 986. maddesi, TTK.'nın 858. maddesinden farklı olarak, yapı halindeki bir geminin, ihtiyaten veya icraen haczi veya üzerinde ipotek tesisi söz konusu olmasa dahi malikin talebi üzerine yapı sicillerine tescil edilebileceği öngörülmektedir. Ayrıca tersane sahibinin gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını güvence altına almak amacıyla sicile şerh verilmesini talep ettiği hallerde de yapı halindeki geminin yapı siciline tescil edilebileceği öngörülmektedir.

Tasarı'nın 991. maddesinin 2. fıkrası gereğince, yapı sicilinin ipotek hakkı açısından karine fonksiyonuna ilişkin bir düzenleme getirilmektedir. Şöyle ki, yapı siciline ipotek hakkı tescil edilmiş olan kişinin yapı ipoteği alacaklısı sayılacağı, sicilden terkin olunan bir yapı ipoteğinin ise, mevcut olmadığına ilişkin bir karine oluşturduğu belirtilmektedir. Madde de, mülkiyet hakkının karine olması hususunda ise, bir açıklık yoktur. Bu hususunda maddeye eklenmesi gerekir.

Türk Uluslararası Gemi Sicili de, Türk gemi sicillerinden biri olması nedeni ile, bu sicile ve özelliklerine ilişkin genel bir maddenin Tasarı'da yer alması gereklidir. Her ne kadar yeni bir hüküm olarak 995. madde de bu konuda bir atıf yapılmış ise de, bu düzenleme yeterli değildir.

### 3.2.4. Mülkiyet ve Diğer Aynî Haklar

Tasarı'nın 996 ve 1002. maddelerinde, mülkiyetin devren iktisap edildiği hallerde uygulanacak kurallar ile gemi satım sözleşmesi ile ilgili bulunan kurallar ayrılarak,

satım hukukun ilgilendiren kurallar aynı haklarla ilgili bulunmadığı gerekçesi ile Tasarı'ya alınmamıştır.

Tasarı'nın 1001. maddesinde, gemi mülkiyetinin intikali için tarafların anlaşmasını yeterli sayan TTK'nun 868. maddesinin 1. fıkrası yerine mülkiyetin intikali için anlaşma ve zilyetliğin nakli esası kabul edilmiştir. Ayrıca, mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylı olması gerekmektedir. İlgili madde gereğince, bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilecektir. Gemi sicil müdürlüğünde yapılması gereken hususun ne olduğu konusunda madde de açıklık bulunmamaktadır. Maddenin gerekçesini incelediğimiz de, gemi sicil müdürlüğünde imzaları onaylanmasının kast edildiğini anlamaktayız. Bu açıklamanın maddenin içerisine alınması daha uygundur.

Tasarı'nın 1003 -1005. maddelerinde, gemi mülkiyetinin ziyanına ilişkin yeni hükümler getirilmektedir. Sicile kayıtlı bir geminin kurtarılamayacak şekilde batması, yararlanılabilir enkaz bırakmaksızın harap olması, patlaması ve tahrip edilmiş olması gibi sebeplerden zâyi olmasıyla, gemi üzerinde mülkiyet hakkı sona erer. Yararlanabilir bir enkaz kalmış ise, bu enkaz üzerinde mülkiyet hakkı ve enkazın kaldırılması ve sebep olduğu çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin yükümlülük ve borçlar devam eder.

Tasarı'nın 1012-1058. maddelerinde, gemi ve yapı rehnine ilişkin hükümler TMK'nun ilgili hükümleri ile uygun hale getirilmektedir.

Tasarı'nın 1059-1060. maddelerinde, TTK. mad. 878'de düzenlenen intifa hakkı kurulabilmesi için geminin içinde yer aldığı malvarlığı veya terekenin üzerinde böyle bir hakkın kurulmasını zorunlu kılan şart kaldırılarak, İsviçre- Türk Eşya Hukuku sistemine uygun olan intifa hakkı tesisi serbest bırakılmaktadır.

### **3.2.5. Donatan ve Donatma İştiraki**

Tasarı'nın 1061. maddesinde, donatan tanımında, değişiklik yapılarak “*donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir*” şeklinde anlaşılması ve ifade edilmesi zor bir tanım haline getirilmektedir.

Tasarı'nın 1062. maddesinde, TTK mad. 947'den farklı olarak üç önemli değişiklik yapılmaktadır.

- Donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna kılavuz da eklenmektedir ve donatanın zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumlu olduğu kabul edilmektedir.

- Donatanın, yolculara ve yüklerle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olacağı

belirtilmektedir. Tasarının 1256 -1257 mad. ise, taşıyan ve fiili taşıyan sorumluluğu, yolcu taşıma sözleşmesinde can zararlarından doğan sorumluluk kusura dayalı olmayan bir sorumluluk olarak düzenlenmektedir. Bu durumda mad. 1062 ile mad. 1256-1257 arasında çelişki vardır. (Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu, 2006: 88-93)

- Donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklı olduğuna ilişkin genel bir hüküm getirilmektedir.

Tasarı'nın 1064. maddesinde, donatma iştiraki tanımına suda kullanma ifadesi eklenmektedir.

Tasarı'nın 1065. maddesine, donatma iştirakinin kurulmasını takip eden 15 gün içerisinde iştirakin ticaret ve gemi sicillerine tescilinin öngörülmesi, süre bakımından getirilen yeni bir düzenlemedir. Madde de iştirakin tescilinden ve pay miktarının tescilinde bahsedilmesi hatalı bir anlatımdır. Gemi siciline, gemi ve gemi payı tescil edilebilir.

### 3.2.6. Kaptan

Tasarı'nın 1089.maddesinin 4. fıkrası yeni bir hükümdür. Türkiye'nin taraf olduğu ve 1976 tarihinde Londra'da kabul edilen "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme" kaptanın da sorumluluğu sınırlama hakkı vermektedir. Bu nedenle, 1089. maddeye bu Sözleşmeyi saklı tutan 4. fıkra eklenmektedir.

Tasarı'nın 1098. maddesinin 4. fıkrası yeni bir hükümdür ve Türkiye dışında deniz raporu düzenlenmesi gerekmesi halinde Türk Bayraklı gemiler için yerel mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere Türk Konsoloslukları tarafından deniz raporu düzenlenmesi öngörülmektedir.

Tasarı'nın 1107. maddesi, donatanın kaptanla yaptığı sözleşmeyi fesh etmesi ile birlikte, feshi ihbar süresi içinde yetkilerin kullanılmasını da yasaklayabileceğine dair bir hüküm eklenmektedir. Tasarı'da böyle bir düzenleme bulunmasa dahi, taraflar arasındaki sözleşmede bu hususa ilişkin bir düzenleme getirilmesi her zaman mümkündür.

### 3.2.7. Deniz Ticareti Sözleşmeleri

Tasarı'nın "Deniz Ticareti Sözleşmeleri" başlıklı Dördüncü Kısım ın'da (mad. 1119-1271) TTK'dan farklı olarak önemli değişiklikler görmekteyiz. Şöyle ki;

- Deniz ödünçüne ilişkin hükümler, deniz ticaretinde uygulama alanı kalmaması nedeniyle Tasarı'ya alınmamıştır.

S. Didem Algantürk Light

---

- Denizaşırı satış sözleşmesine ilişkin hükümlerin satım hukukuna ait olması ve sürekli yenilenmesi nedeniyle Tasarı'ya alınmamıştır.
  - Gemi kira sözleşmeleri düzenlenmiştir.
  - Zaman çarteri sözleşmesi düzenlenmiştir.
  - Konişmentolara Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Andlaşma'ya ilişkin 1968 Visby ve 1979 Özel Çekme Hakkı Protokolleri ile yapılan yenilikler Tasarı'ya alınmıştır.
  - 1978 Hamburg Kuralları'nın uygulamadaki gereksinimleri karşılayacağı düşünüldüğü hükümleri Tasarı'ya alınmıştır.
  - Pişmanlık navlununa ilişkin düzenleme Tasarı'ya alınmamıştır.
  - 2000 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Konvansiyonu Tasarı'ya alınmıştır.
- Taşıyanın bütün alacaklarının temini için, TTK.nun da tanınan yükü teslimden kaçınma ve rehin hakkı terk edilerek, MK.nun sistemine uygun olarak hapis hakkı tanınmıştır. Aynı teminatlara ilişkin bütün hükümlerde hapis hakkının uygulanması yoluna gidilmiştir. Rehin hakkının teslimden sonra da 30 gün devam edeceğine ilişkin (TTK mad. 1077/2) düzenleme Tasarı'ya alınmamıştır.
- Karşılaştıracak olursak ;

**Dördüncü Kısım : Deniz Ticareti Sözleşmeleri**

**Tasarı mad. 1119- 1271**

- **BİRİNCİ BÖLÜM :**  
GEMİ KİRA  
SÖZLEŞMELERİ
- **İKİNCİ BÖLÜM :**  
ZAMAN ÇARTERİ  
SÖZLEŞMELERİ
- **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM :**  
NAVLUN SÖZLEŞMESİ
  - Yolculuk çarteri
  - Kırkambar

**Dördüncü Fasıl : Deniz Ticaret Mukaveleleri**

**TTK mad. 1016-1178**

- **BİRİNCİ KISIM:**  
EŞYA TAŞIMA (NAVLUN)  
SÖZLEŞMELERİ
- **İKİNCİ KISIM :**  
YOLCU TAŞIMA  
SÖZLEŞMELERİ
- **ÜÇÜNCÜ KISIM :**  
DENİZAŞIRI SATIŞ  
SÖZLEŞMELERİ



- **DÖRDÜNCÜ BÖLÜM :**  
ZAMANAŞIMI
- **DÖRDÜNCÜ KISIM :**  
DENİZ ÖDÜNCÜ  
SÖZLEŞMESİ
- **BESİNCİ BÖLÜM :**  
DENİZ YOLUYLA  
YOLCU TAŞIMA  
SÖZLEŞMESİ

### 3.2.7.1. Gemi Kira Sözleşmeleri

Tasarı'nın 1122. maddesinde, kiracının, üçüncü kişilerin geminin işletilmesinden dolayı kiralayana karşı yönelteceği tüm istemleri karşılamayı yükümleneceği belirtilmektedir. Oysa, Ham Petrol İle Kirlenme Zararlarından Sorumluluk Hakkındaki 1969 Brüksel Sözleşmesi'nin 1992 Londra Protokolü İle Değişik Şekli (CLC 1992)'de gemi malikinin sorumluluğu esastır. Bu nedenle, bu Konvansiyon açısından gemi malikinin sorumluluğu konusunda açık ve ilave bir düzenleme getirilmesi gereklidir.

Tasarı'nın 1126. maddesinde, kiracının denizcilik ve sorumluluk rizikolarına karşı sigorta yaptırmaya zorunluluğu getirilmektedir. Denizcilik rizikolarına karşı sigorta konusunda düzenlenen Tasarı'daki bu tek madde, eksik ve hatalı bir şekilde düzenlenmiştir. Sigortanın süresi ve sigortanın konusu açık olmadığı gibi, kiracının üçüncü şahıslara karşı sorumluluğunun sigortalanması P&I – Kulüp Sigortası ile mümkündür. Bu sigorta, kendi hesabına veya başkası hesabına sigorta şeklinde yapılabilir. (Algantürk Light, 2006 : 86)

Tasarı'nın 1124. maddesi, “off – hire klozu “ “kiralama dışı klotuna yer veren yeni bir hükümdür.

Tasarı'nın 1130. maddesinde, bu bölümdeki hükümlerin yedek hukuk kuralı niteliğinde olduğu ve tarafların sözleşmede farklı düzenleme getirebileceğini, hüküm bulunmayan hallerde, Tasarı'nın 1130. madde gereğince Borçlar Kanununun adı kira sözleşmesine ilişkin hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanacağı belirtilmektedir.

### 3.2.7.2. Zaman Çarteri Sözleşmesi

Tasarı'nın 1131. maddesinde, zaman çarteri sözleşmesinin tanımı yapılmıştır. Bu tanım gereğince, zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticarî yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir. Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır. Bu tanım gereğince, tahsis edenin çarterere karşı yük taşıma

taahhüdü bulunmadığı kabul edilerek, bu sözleşmenin navlun sözleşmesi olmadığı sonucuna varılmaktadır. Çarterer ise, geminin ticari idaresini elinde bulundurması nedeniyle ancak o yük taşıma taahhüdünde bulunabilir. Çarterer, geminin zilyedi de olmadığından donatan sayılan kişi değildir.

Tasarı'nın 1133. maddesinde, tahsis edenin üstlendiği teknik yönetim borcu, 1134. maddesinde ise, tahsis edenin geminin ticari yönetimini çarterere bırakma borcu düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1135. maddesinde, çartererin geminin ticari işletilmesinden doğan masraflara katlanma borcu, 1137. maddesinde çartererin gemiyi geri verme yükümlülüğü düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1136. maddesinde, çartererin tahsis ücreti ödeme borcu , süresi, kiralama dışı kalması ve tahsis edene zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacakları için sağlanan güvenceler;

- çarterere ait değerler üzerinde hapis hakkı,
- çartererin üçüncü kişilerden olan navlun alacakları üzerinde rehin hakkı,
- navlun alacaklısı taşıyana tanınan hapis hakkından donatanın da yararlanabileceği şeklinde düzenlenmektedir.

### **3.2.7.3. Navlun (Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi)**

Tasarı'da, navlun sözleşmesinin tanımı ve özellikleri 1138-1245. maddelerinde düzenlenmektedir. 1138. madde de , navlun sözleşmesi yolculuk çarteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesi şeklinde ayrılarak, TTK. mad. 1016'nın dili güncelleştirilmek suretiyle tanımlama yapılmaktadır.

Tasarı'nın 1151. maddesinde, eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin yasağın ihlali halinde uygulanacak müeyyideler, 1978 Hamburg Kuralları'nın 9. maddesinden aynen iktibas edilerek maddeye eklenmiştir.

Tasarı'nın 1152. maddesinde, yüklemenin başlayacağı gün taraflarca önceden kesin olarak kararlaştırılmış olması halinde hazırlık ihbarında bulunulmasına gerek olmadığı düzenlenmektedir. Kararlaştırılan günde gemi kararlaştırılan yerde bulunulacak ve yükleten de yüklemeye hazır bulunacaktır. Ancak taraflar kesin bir gün kararlaştırmamışlarsa, hazırlık bildirimini ancak gemi demirleme yerine vardığı anda hazırlık ihbarı yapılır. Hazırlık bildirimini taşıtandan farklı bir yükletenin tayin edilmiş olduğu hallerde, hazırlık ihbarı yükletene yapılır. Hazırlık bildirimini, muhatabına varması zorunlu hale getirilmiştir. Tasarı'da hazırlık ihbarı ile ilgili yapılan bu düzenleme uygulama doğrultusundadır.

Tasarı'nın 1153. maddesinde, yükleme süresinde 24 saat kesintisiz çalışma ilkesi getirilmektedir.

Tasarı'nın 1154. maddesinde, sürastarya süresi tayin edilmemiş ise, yeni bir düzenleme olarak bu sürenin 10 gün olacağı kabul edilmektedir.

Tasarı'nın 1155. maddesinde, "sürastarya ücreti" yerine "sürastarya parası" terimi kullanılmaktadır. Sürastarya ücreti, deniz ticaret hukukuna özgü bir tanım ve uygulamadır. Bu nedenle Tasarı'da yapılan bu değişiklik gerekli değildir. Ayrıca, sürastarya parasının sözleşmede belirlenmemesi halinde sadece zorunlu giderler ve yararlı giderlerin istenebileceğine belirtilmektedir. Maddenin 4. fıkrasında, yükleme limanında doğan sürastarya parasının borçlusunun taşıtan olduğu belirtilerek, ödeme yapılmaz veya teminat verilmezse taşıyanın geminin sefere çıkmasını erteleyebileceği düzenlenmektedir. Taşıyanın, yüklü gemiyi bir an önce sefere çıkarmasında menfaati olduğundan bu düzenlemenin uygulama alanının oldukça az olacağı kanaatindeyiz.

Tasarı'nın 1157. maddesinde, hızlandırma primi hakkında uygulamaya yönelik yeni bir düzenleme getirilmektedir.

Tasarı'nın 1158. maddesinde pişmanlık navlununa ilişkin düzenleme tümüyle terk edilerek yerine borçlar hukuku ilkelerine uygun ve zararın ispatına ilişkin yeni bir hüküm getirilmektedir. Ancak, bu düzenleme de oldukça karışıktır.

Tasarı'nın 1159. maddesinde, hiç veya süresinde yapılmaması halinde fesih beyanının faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri araçlarla da mümkün olmak üzere yazılı bildirim öngörülmekte olduğundan, 1158. madde de fesih beyanının yazılı şekilde yapılması hususunda açıklık getirilmesi gereklidir.

Tasarı'nın 1159. maddesinde, yüklemenin hiç yapılmaması halinde, taşıyanın sözleşmeyi fesih hakkı ve doğan hakları Borçlar Kanunu paralelinde düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1160. maddesinde, yükleme ve sürastarya sürelerinin bitiminde, yüklemenin henüz tamamlanmadığı hallerde taşıyanın hak ve talepleri düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1161. maddesinde, özellikle tanker taşımacılığında ortaya çıkan tek bir navlun sözleşmesine istinaden eşyanın bir çok yükletenden teslim alınması halinde hazırlık bildirimiminin taşıtana yapılacağına ilişkin bir düzenleme getirilmektedir.

Kırkambar sözleşmeleri Tasarı'nın 1163-1177 maddelerinde düzenlenmekte olup,

- TTK.'nda yer alan ilgili hükümler temelde aynı şekilde bırakılmaktadır,

- kırkambar sözleşmelerinde, taşıtanın müracaatı üzerine geminin hareket gününün Mahkemece tayin edilmesine ilişkin TTK mad. 1048'in uygulama imkanı kalmadığı düşüncesiyle Tasarı'ya alınmamıştır.

- süreler, Tasarı'nın 1152 vd. maddelerine uyarlanarak alınmıştır.

- boşaltma limanında eşya hiç veya gereği gibi alınmazsa (Tasarı mad. 1138) taşıyana, gönderilene haber verdikten sonra BK.'nın 91. ve 93. maddeleri gereğince eşyayı tevdi ve malı satma haklarını kullanma imkanı getirilmektedir.

Tasarı'nın 1178-1192. maddelerinde taşıyanın sorumluluğu düzenlenmektedir. Bu düzenleme gereğince, taşıyanın sorumluluğu hakkında Türkiye'nin tarafı olduğu 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi, bu sözleşmeyi tadil eden 1968 Visby Kaideleri ve 1979 tarihli Özel Çekme Hakkı Protokolü esas alınmaktadır. Bu sözleşmelerin tümünde hüküm bulunmayan hallerde ise, 1978 Hamburg Kuralları'nın hükümleri ile tamamlanması yoluna gidilmektedir.

Tasarı'nın 1178. maddesinde, taşıyanın sorumlu olacağı haller düzenlenmektedir. Taşıyanın "navlun sözleşmesinin ifasında", özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü olduğu belirtilerek TTK.'nın 1061. maddesine benzer bir düzenleme getirilmektedir. Tasarı'da önemli bir değişiklik, taşıyanın eşyanın sadece ziya veya hasarından değil, geç tesliminden doğan zararlardan da sorumlu olduğu eklenmektedir. Ayrıca, taşıyanın sorumluluğunun taşıyanın fiili hakimiyetinde bulunmasına bağlı olduğu belirtilerek, 1178. maddesinin 2. ve 3. fıkralarına, Hamburg Kurallarının 4. maddesinden alınan eşyanın zorunlu makamlardan alındığı andan, zorunlu makamlara teslim edildiği ana kadar da taşıyanın sorumlu olduğu kabul edilmektedir.

Tasarı'nın 1178. maddesinin 5 fıkrasında, Hamburg Kurallarının 5. maddesinden alınan teslim tarihinden itibaren aralıksız 60 gün içinde teslim olunmayan eşyanın zayi olmuş kabul edildiği belirtilmektedir.

Tasarı'nın 1179. maddesinde, TTK.'nın 1062. maddesine paralel olarak, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için hem zararın sebebini hem de bu sebebin doğumunda kendisinin ve adamlarının kusurunun bulunmadığını ispatlaması gerektiği düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1180. maddesinde, taşıyanın teknik kusur ve yangından sorumsuzluk sebepleri aynı şekilde muhafaza edilmektedir.

Tasarı'nın 1183. maddesinde, Hamburg K.'nın 5. maddesinin 7. fıkrasından alınan taşıyanın sorumluluğunda "sebeplerin birleşmesi" hali düzenlenmektedir. Taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte ziya, hasar veya

teslimde gecikmeye sebebiyet vermesi halinde bir başka ifade ile, sebeplerin birleşmesi halinde tazminata hükmedilip edilmeyeceği, hükmedilmesi halinde bunun miktarı “uygun illiyet bağı teorisiinden” hareketle tayin edileceği düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1184. maddesinde, TTK.'nun 1065. maddesinde de yer alan eşyanın muayenesini talep edebilecekler arasına taşıyan da eklenmiştir. Ayrıca, “resmen tayin olunmuş eksperler” yerine “ yetkili uzmanlar” terimi kullanılmıştır. Bu konuda madde gerekçesinde sigorta uzmanlarına yetki verilmesinin öngörüldüğü belirtilmektedir.

Tasarı'nın 1185. maddesinin 5. fıkrasında, Hamburg K.'nin 19. maddesinin 5. fıkrasından alınan taşıyanın eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğu hakkında 60 günlük bir ihbar süresi tanınmaktadır. Bu süre, gönderilene teslim tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak 60 gün içinde gönderilen tarafından taşıyana yazılı olarak yapılması şartına bağlanmaktadır ve süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmez.

Maddenin 1. fıkrasında, haricen belli olmayan zıya ve hasar ihbarı için TTK.'nun 1065. maddesinde yer alan üç günlük süre öngörülmektedir. Bu süre, uygulama açısından son derece kısa bir süredir. Bu sürenin, Hamburg K.'nin 19. maddesinin 2. fıkrasındaki gibi, 15 gün olması gerekir.

Tasarı'nın 1186. maddesinde, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Visby Kaidelerinden alınan koli veya birim başına özel çekme hakkı ile sınırlı sorumluluk ilkesi getirilmektedir. Gecikmeden doğan zararlar hakkında taşıyanın sorumluluğu, 1978 Hamburg K.'nin 6. maddesinin 1. fıkrasından alınmak suretiyle maddenin 6. ve 7. fıkralarında düzenlenmektedir.

Madde'nin 3. fıkrası, 1968 Visby Kaidelerinin 4. maddesinden alınmak suretiyle eşyanın topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konması halinde, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünitenin, ayrı bir koli veya ünite sayılacağı; aksi hâlde, böyle bir taşıma gerecinin tek bir koli veya ünite sayılacağı belirtilerek, bizzat taşıma gerecinin zıyaa veya hasara uğraması halinde ise, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerecinin ayrı bir koli sayılacağı düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1187. maddesinde, 1968 Visby Kaideleri'nin 4. maddesinin 5. fıkrasından alınan taşıyanın kast veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar veya gecikmenin meydana geleceği bilinci ile hareket etmesi halinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına neden olacağı düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1188. maddesinde, eşyanın zıyai veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat talep hakkı için, 1 yıllık hak düşürücü aynen muhafaza edilmekle birlikte, 1968 Visby Kaideleri'nden alınan sorumlu tutulan şahsın rucü davasının 1 yıllık hak düşürücü sürenin sona ermesinden sonra dahi açılabilmesi imkanı getirilmektedir. Bu hakka sahip olan kimse tazminat bedelini

*S. Didem Algantürk Light*

---

ödeyecek veya aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren 90 gün içinde kullanmadıkça düşecektir.

Tasarı'nın 1189. maddesinde tazminat isteminin muhatabının zarar göreni oyalaması halinde, hak düşürücü sürenin geçmiş olduğu itirazından yararlanamayacağına ilişkin yeni bir hüküm getirilmektedir. Madde gerekçesinde, bu hükmün yargıtay kararları doğrultusunda hazırlandığı belirtilmektedir.

Tasarı'nın 1191. maddesi, taşıyan ve fiili taşıyanın sorumlulukları arasındaki ilişkiyi düzenlemekle birlikte, yük ilgisine asıl taşıyan yanında fiili taşıyana karşı dava açabilme olanağı yaratan ve Hamburg K. nın 10. maddesinden alınan bir düzenleme getirilmektedir.

Tasarı'nın 1192. maddesinde, Hamburg K.'nın 10. maddesinden alınan ve yük ilgisine maruz kaldığı zarar dolayısıyla kendisinden tazminat talep edebileceği kişiyi belirleyen fiili taşıyanı ve fiili taşıyanın sorumluluğu düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1197. maddesinde, navlunun muacelliyetine ilişkin hükümler BK.nun 394. maddesine paralel bir şekilde düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1200. maddesinde, navlun borçlusunun taşıtan olduğuna ilişkin açık bir hüküm getirilmektedir.

Tasarı'nın 1201. maddesinde, taşıyanın bütün alacaklarının temini için MK.nun (mad.950- 953) uyarınca hapis hakkı tanınmaktadır. Böylece, Alman Hukukundan gelen şahsi ve aynı teminatlar (teslimden kaçınma ve rehin hakkı sistemi terk edilerek) hapis hakkının uygulanması kabul edilmektedir. Rehin hakkının teslimden sonra da 30 gün devam edeceğine ilişkin TTK'nun 1077. maddesinin 2. fıkrası Tasarı'da yer almamaktadır.

Tasarı'nın 1204. maddesi, gönderilene karşı hapis hakkının kullanılmasına ilişkin getirilen yeni bir hükümdür.

Tasarı'nın 1208. maddesi Hamburg K.'nın 12. maddesinden alınan taşıtan ve yükletenin sorumluluğuna ilişkin yeni bir hükümdür.

Tasarı'nın 1213. maddesinde, denize elverişsiz hale gelmiş geminin mahkemenin tesbit kararıyla zayi kabul edileceğine ilişkin yeni bir hüküm getirilmektedir. Maddenin gerekçesinde, denize elverişsiz hale gelmiş gemi ifadesinin "tamire değmez veya tamir kabul etmez gemi" olduğu belirtilmektedir

Tasarı'nın 1223. maddesinde, taşıtanın eşya üzerinde tasarruf yetkisine sahip olmadığı hâllerde, ona ait fesih hakkının eşya üzerinde tasarruf yetkisi olan kişi tarafından kullanılacağına ilişkin yeni bir hüküm getirilmektedir.

Tasarı'nın 1224. maddesinde, feshi ihbar bildirimının faks mesajı, elektronik mektup veya benzeri araçlarla yazılı yapılması şartı getirilmektedir.

#### 3.2.7.4. Denizde Taşıma Senetleri

Tasarı'da denizde taşıma senetleri 1228. ila 1242. maddelerinde düzenlenmektedir. Uygulamada en çok kullanılan koniştirme olması nedeniyle 1924 Brüksel Sözleşmesi ve 1968 Visby Kaideleri esas alınmakta ve tamamlayıcı olarak 1978 Hamburg Kuralları'ndan yararlanılmak suretiyle ayrıntılı bir düzenlemeye yer verilmektedir. Tasarı'nın 1228. maddesinin 6. fıkrasında koniştirmentonun mekanik ve elektronik araçlarla düzenlenmesi imkanı getirilmektedir. Bu konuda Tasarı'ya getirilen önemli bir yenilikte , taşıma sözleşmesinin tevsik eden "yük senedi" (way bill) gibi bazı belgelerin de uygulamada kullanılması ve özellikle 1978 Hamburg Kuralları'nın sadece koniştirmento değil denizde taşıma senetlerinin tamamı hakkında uygulanması nedeniyle, Tasarı'da 1242. maddeye yer verilmektedir.

Tasarı'nın 1237. maddesinin 3.fıkrasında, uygulamada, navlun sözleşmesinin hükümlerinin koniştirmento hamiline karşı dermeyanını mümkün kılmaya yarayan "incorporation clause" nun geçerlilik koşullarına ilişkin yeni bir düzenleme getirilerek, bu tür kayıtların hüküm ifade edebilmesi için koniştirmento hamiline charter partinin bir suretinin ibrazı şartı ve ayrıca charter partideki kayıtların koniştirmento hamili bakımında da uygulanması mümkün olması gerektiği belirtilmektedir.

Tasarı'nın 1238. maddesinin 4. fıkrasında, koniştirmentodan taşıyanın kim olduğunun anlaşılacağı hallerde, donatanın taşıyan sayılacağına ilişkin kural muhafaza edilmekle birlikte, taşıyanın kimliğinin yanlış veya geç bildirilmesinden doğacak zararlar için taşıyan, donatan veya taşıyanın temsilcisinin müteselsilen sorumluluğu kabul edilmektedir.

Tasarı'nın 1241. maddesinde, yükleten tarafından taşıyana temiz koniştirmento karşılığı garanti taahhüdünün gönderilen de dâhil olmak üzere, iyiniyetle iktisap eden bütün üçüncü kişilere karşı geçersiz olduğu ve yükleten ile taşıyan arasında ise, üçüncü kişileri aldatmak kasdı olmaması şartı ile geçerli olduğuna ilişkin Hamburg K. nın 17.maddesinden alınan bir hüküm eklenmektedir. Bu madde, uygulama açısından ortaya çıkan bir çok ihtilafı sona erdirecek önemli bir düzenlemedir.

Tasarı'nın 1242. maddesinde, taşıma sözleşmesinin tevsik eden "yük senedi"(way bill) gibi bazı belgelerin de uygulamada kullanılması ve 1978 Hamburg Kuralları'nın sadece koniştirmento değil denizde taşıma senetlerinin tamamını hakkında düzenleme getirilmesi nedeniyle, bu belgelerin ispat fonksiyonunu açıklayan Hamburg K. Mad. 18. den alınan bir hüküm eklenmektedir.

Tasarı'nın 1243. maddesinde konişmeto düzenlenmesini zorunlu kılan TTK.mad.1116'dan farklı olarak, konişmeto düzenlensin düzenlenmesin, herhangi bir taşıma senedinde de yer alıp, emredici hükümlere aykırı olarak sorumluluğu tamamen veya kısmen kaldıran kayıtların batıl sayıldığı kabul edilmektedir.

### **3.2.8 Zamanaşımı**

Tasarı'nın 1246. maddesinde, zamanaşımına ilişkin her bir hükme ait olduğu hukuki ilişki ile birarada yer verilmesi ilkesi getirilmektedir. Bu ilke gereğince, Deniz Ticareti Sözleşmeleri hakkındaki Dördüncü Kısım içinde tek maddelik ayrı Dördüncü Bölüm içinde 1 yıllık bir zamanaşımı süresi öngörülmektedir.

### **3.2.9 Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmeleri**

Tasarı'nın 1247 ilâ 1250. ve 1256 ilâ 1271. maddelerinde deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümlere yer verilmekte olup, bu düzenleme 2002 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Sözleşme hükümlerinden esas alınmaktadır.

Tasarı'nın 1254. maddesinde taşıyanın deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinden doğan bütün alacakları için MK. 950-953 maddeleri uyarınca hapis hakkı tanınmaktadır.

Tasarı'nın 1256. maddesinde, taşıyanın yolcuların ölüm ve yaralanmalarından ve onların bagajının zıyandan veya hasarından doğan zararlara ilişkin sorumluluk zarar gören yolcu başına her bir gemi kazası için 250.000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlandırılmaktadır.

Tasarı'nın 1257. maddesinde deniz yoluyla yolcu taşıyan fiili taşıyanın sorumluluğu düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1259. maddesinde, onikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen veya gerçekleştiren bütün taşıyanların yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı zorunlu sorumluluk sigortası yaptırma yükümlülüğü getirilmektedir. Zorunlu sigorta bedelinin tavanı herkaza için kişi başına 250.000 Özel Çekme Hakkından az olamaz, bu şartları yerine getirmeyen geminin yola çıkmasına izin verilmez.

Tasarı'nın 1263. maddesinde bagaj ve araçların zıyayı veya hasarından doğan sorumluluğun sınırı belirlenerek, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 250.000 Özel Çekme Hakkını aşamayacağı düzenlenmektedir.



Tasarı'nın 1270. maddesinde, yolcunun ölümü, yaralanması ve bagajının ziyaa veya hasara uğramasından doğan zararın tazmin taleplerinin iki yılda zamanaşımına uğrayacağı düzenlenmektedir.

### 3.2.10 Deniz Kazaları

Tasarı'da, Deniz Kazaları, "Beşinci Kısım" altında düzenlenmektedir.

#### 3.2.10.1. Müşterek Avarya

Müşterek avarya ile ilgili hükümlere, Tasarı'nın 1272 ilâ 1285. maddeleri arasında yer verilmektedir.

Tasarı'nın 1272. maddesinin 1. fıkrasında yer alan müşterek avarya tanımı, eksik ve anlam bozukluğu içindedir. Bu nedenle tanımın York Anvers Kuralları 2004 Kural A ile uygunluğunun sağlanması ve " *bir müşterek avarya hareketi ancak olağanüstü bir fedakârlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz yolculuğuna atılmış mal varlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek selamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır.*" şeklinde düzeltilmesi gereklidir.

Tasarı'da, TTK'da yer alan 1950 tarihli York Anvers Kuralları ile ilgili hükümler çıkarılmakta ve Tasarı'nın 1273. maddesi gereğince York Anvers Kuralları'nın en güncel metnine atıf yapılması ve Türkçe tercümenin resmi yoldan hazırlanması usulü getirilmektedir. York Anvers Kuralları'nın dili son derece ağırdır. Bu durum, CMI'n (Comite Maritime International) 2004 York Anvers Kuralları'nın revizyon çalışmalarına ilişkin toplantılarda dahi yoğun bir şekilde eleştiriye maruz kalmıştır. Kendi dilinde dahi anlaşılması ve yorumlanması zor olan bu kuralların, Türkçe'ye çevirisinde gerekli özen gösterilmelidir. Tasarı'da York Anvers Kuralları'nın resmi çevirisinin Sigortacılık Genel Müdürlüğü ve Denizcilik Müsteşarlığı tarafından oluşturulacak bir ihtisas komitesi tarafından yapılması öngörülmektedir. Bu komitede mutlaka CMI'n (Comite Maritime International) Türkiye temsilcisi olan ve uygulamayı son derece yakından takip eden Deniz Hukuku Derneği'nin de yer alması gereklidir.

Tasarı'nın 1274. maddesinde, TTK'da yer almayan müşterek avaryanın şahsi borçlarını belirleyen yeni bir hüküm getirilmektedir. Maddenin gerekçe'sinde, böyle bir düzenlemenin getirilmesindeki amacın uygulamada ortaya çıkan ihtilafları sonuçlandırmaya yönelik olduğu belirtilmekte ise de, bu hüküm olmasa dahi müşterek avarya müessesinin niteliği itibarıyla aynı sonuca varmak mümkün olacaktır.

York Anvers Kuralları teminatları düzenlemediğinden, teminatlar hususu Tasarı'nın 1275. ilâ 1277. maddelerinde muhafaza edilmektedir. 1275. maddesinin 1. fıkrasında, de, yük için hapis hakkı sistemi kabul edildiğinden düzenleme buna uygun hale getirilmektedir.

Tasarı'nın 1278. ilâ 1284. maddelerinde, York Anvers Kurallarında dispeç usulü düzenlenmediğinden, TTK' da yer alan dispeç usulüne ilişkin hükümler aynı şekilde muhafaza edilmektedir.

Tasarı'nın 1285. maddesinde, müşterek avarya garame payı alacaklarının bir yılda zamanaşımına uğrayacağı ve zamanaşımının geminin 1279. maddede belirtilen yere vardığı tarihten itibaren işlemeye başlayacağı belirtilmektedir. Tasarı'daki bu düzenleme hatalıdır ve uygulamada sorunlara sebep olacaktır. Zira, dispeç raporu ile belirlenmiş müşterek avarya paylaşımından doğan alacaklara ait miktar ancak dispeç raporunun kesinleşmesinden itibaren kesinlik kazanacaktır. Bu bakımdan Tasarı'da, dispeç raporu ile belirlenmiş müşterek avarya garame payından doğan alacaklar için zamanaşımı süresinin yolculuğun bittiği tarihten değil, dispeç raporunun kesinleşmesinden itibaren başlaması gerekir.

Bunun bir sonucu olarakta, Tasarı'da dispeçin yapılması için bir zamanaşımı süresi öngörülmesi ve bu sürenin hangi anda başlayacağı hakkında düzenleme getirilmesi gerekir. Bu süre, geminin 1279. maddesinde belirtilen yere vardığı tarihten itibaren 1 yıl olması uygundur.

### **3.2.10.2. Çatma**

Tasarı'da 1910 tarihli Denizde Çatmalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme'nin Tasarı'ya aynen işlenmesi ve TTK.'nuna yanlış veya eksik alınan düzenlemelerin tamamlanması yoluna gidilmektedir.

Tasarı'nın 1286. maddesinde, bu kısımda yer alan hükümlerin yalnızca gemilerin gördüğü zarar ile gemilerde bulunan kişiler (gemi adamları, yolcular gibi), yük, bagaj ve başkaca eşya hakkında uygulanacağı belirtilmektedir. Bu durumda, bir çatma sonucu gemilerden birisinin kıyıdaaki tesislere de zarar vermesi halinde, bundan doğabilecek talepler hakkında ise, Tasarı'nın 1062. maddesi (donatanın sorumluluğu) uygulanacaktır.

Tasarı'nın 1289. maddesinin 2. fıkrasında donatanın çatmada, yük ilgililerine karşı "*sevk ve idare kusuru def'i'ni*" ileri sürebileceğine ilişkin bir hüküm getirilmektedir. Uygulamada son derece tartışılan bir konu, Tasarı'da düzenlenmek suretiyle açıklığa kavuşturulmaktadır.

Tasarı'nın 1291. maddesinde, uygulamada ortaya çıkan sorunlara açıklık getireceğini düşündüğümüz kılavuz kusuruna ilişkin yeni bir hüküm getirilerek gemi, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanın sorumlu olacağı, zorunlu sevk kılavuzu tarafından sevk edilirken ise, onun kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanın sorumlu olmayacağı düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1292. maddesinde, tarafların dava öncesi delil tespitinin usulü ve hazırlanacak raporda kusurun olup olmadığının belirtilmemesi ve tespit her iki tarafın kaptanının veya onun temsilcisinin hazır bulunmasına ilişkin yeni bir hüküm getirilmektedir. Bu madde, uygulamada problem yaratacaktır. Zira, çatma halinde yaptırılan tespit amacını, çatmanın meydana gelişi ve geminin hareketinin çatmanın oluşumuna hangi oranda etkili olduğunun belirlenmesidir. Denizciliğin özellikleri de nazara alınarak uygulamada genellikle her ihtilafın dava yolu ile çözümlenmesi yerine taraflar çoğu kez uzlaşma ile sonuca varmaktadır. Özellikle, bu aşamada tekne ve P&I sigortacıları kusur oranlarını gösteren bu raporlara itibar etmektedir. Maddenin gerekçesine baktığımızda, bilirkişilerin birbirlerine zıt kusur oranı tespit ettikleri örneğin bir geminin hareketinin çatmanın oluşumunda %80 kusurlu olduğu belirlenirken farklı bilirkişilerin daha az veya kusursuz olduğuna ilişkin raporlar vermesi nedeniyle böyle bir düzenlenmeye ihtiyaç duyulduğu belirtilmektedir. Eğer bilirkişilerin görevini kanuna ve usule uygun bir şekilde yerine getirmede düşünülüyorsa, bu hususu bilirkişi müessesinin değerlendirilmesi sırasında nazara gerektiği kanaatindeyiz.

Tasarı'nın 1293. maddesinde, çatma sonrası ihtarname çekme zorunluluğunun gerekmediğini belirten bir hüküm getirilmektedir. Usul hukukuna ait olan bir hükmün Tasarı'da yer almasına gerek yoktur. Uygulamada da, bu konuda herhangi bir ihtilaf çıkmamaktadır.

Tasarı'nın 1294. maddesinde, çatmada kusurun saptanmasında herhangi bir karinenin dikkate alınmayacağı belirtilmektedir. Kanun'da ancak bir karineye yer verilmesi halinde bir karinenin varlığından söz edilir. Bu nedenle, biz de Türk hukuku açısından bu hükmün gerekli olmadığı kanaatindeyiz. (Çetingil/Kender/Ünan/ Yazıcıoğlu, sh.234)

### 3.2.10.3 Kurtarma

Tasarı'nın 1298 ila 1319. Maddeleri 1989 tarihli Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme (1989 Kurtarma Sözleşmesi) hükümlerine göre hazırlanmıştır.

1989 Kurtarma Sözleşmesi'nin 4. maddesinin 1. fıkrası uyarınca kural olarak, bu sözleşme devlet gemilerine uygulanmaz. Ancak Sözleşme'de milli hukuklara bunun aksini kabul etme yetkisi verilmekte olduğundan bu yetki ile, Tasarı'nın 935. maddenin 2. fıkrasının (b) bendinde “ Devlet gemilerine” uygulanacağı kabul edilmektedir.

Tasarı'nın 1298. maddesinin 1. fıkrasında, 1910 Sözleşmesi'nden gelen “kurtarma” ve “yardım” arasındaki fark kaldırılarak, bu nitelikteki her fiil ve hareket kurtarma olarak kabul edilmektedir.

### *S. Didem Algantürk Light*

---

Tasarı'nın 1298. maddesinin 2. fıkrasında, kurtarmaya konu teşkil edebilecek deniz araçları ve eşya geniş bir şekilde tanımlanarak, kurtarma hükümlerinin uygulama alanı genişletilmektedir. Tasarı'da kurtarmaya ilişkin hükümler iki grupta toplanmaktadır ;

- A. Eşya Kurtarma (1298-1316)
- B. İnsan Kurtarma (1317-1318)

Tasarı'nın 1299. maddesinde, uygulama açısından son derece önemli bir boşluğu dolduracak ve kurtarma işinin bir devlet kuruluşu tarafından yapılması halinde "gönüllülük" unsurunun bulunup bulunmadığı tartışmasını sona erdireceğini düşündüğümüz, kurtarma yükümlülüğünün mevzuat gereği bulunması halinde dahi kurtarma hükümlerinin uygulanacağı ve kurtarma ücretine hak kazanılacağı hususuna açıklık getirilmektedir.

Tasarı'nın 1300. maddesinde, kaptanın kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi ve kapsamı açıkça düzenlenerek, uygulamada tartışılan önemli bir sorun çözüme kavuşturulmaktadır.

Tasarı'nın 1303. maddesinde, tarafların yükümlülükleri düzenlenmekte ve bu çerçevede özellikle çevrenin korunmasına ilişkin kurallar getirilmektedir. Bu düzenlemeler, uygulama paralelinde çevre kirliliğinin önlenmesi amacıyla yapılacak faaliyetlere teşvik edici niteliktedir.

Tasarı'nın 1304. maddesinde kurtarma ücretinin belirlenmesinde esas alınacak kıstaslar, borçlular ve teminatlar yeniden düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1308. ilâ 1311. maddeler arasında, kurtarma ücretinin paylaşılmasına ilişkin hükümler getirilmektedir. Özellikle Tasarı'nın 1310. maddesinin 5. fıkrası, uygulamada son derece sorun çıkaran ve kurtarma amacına tahsis edilmiş gemi veya römorkörde görevli gemi adamları ve diğer kişilerin kurtarılan eşyanın maliklerinden de kurtarma ücreti veya payı talep etmeyeceği hususuna açıklık getirilmektedir.

Tasarı'nın 1312. maddesinde, çevre kirliliğini önlemeye veya sınırlamaya yönelik kurtarma faaliyetlerinden dolayı, kurtarana özel bir tazminat ödenmesi gerektiği hüküm alınmaktadır.

Tasarı'nın 1319. maddesi gereğince, bir sözleşmeye dayanıp dayanmadığına bakılmaksızın, kurtarma faaliyeti ile enkazın kaldırılmasından doğan bütün alacaklar iki yılda zamanaşımına uğrar. Zamanaşımı süresi içinde istemde bulunana yapacağı bir beyanla bu süreyi bir veya birden çok kez uzatabilme imkanı getirilmektedir.

### 3.2.11 Gemi Alacakları

Tasarı'da, gemi alacaklarına ilişkin düzenleme 1993 tarihli Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme esas alınmak suretiyle düzenlenmektedir.

Tasarı'nın 1320. maddesinde gemi alacaklıların kapsamı belirlenmektedir.

Tasarı'nın 1321. maddesi gereğince, rehin hakkının gemi ve eklentisi üzerinde doğacağı, gemi yerine geçen tazminat alacakları üzerinde devam eder. Deniz serveti ile sınırlı sorumluluk terk edildiği için, rehin hakkı navluna ve gemi için ödenecek sigorta tazminatına şamil değildir. (donatanın sınırlı şahsi sorumluluğu)

Tasarı'nın 1323. maddesinde, gemi alacaklarında öncelik sırası 1993 Cenevre Sözleşmesi mad. 5,6,12/3 den alınma suretiyle düzenlenmektedir. Özellikle 3. fıkra önemlidir, " karaya oturmuş veya batmış bir geminin kamu kurumları tarafından kaldırılması halinde bunun giderlerinin diğer bütün gemi alacaklarından önce ödeneceği belirtilmesine rağmen 1320. madde de gemi alacaklısı olarak bu hak sayılmamıştır. Eğer "enkaz kaldırma" bir kurtarma faaliyeti olarak yapılacaksa gemi alacaklısı olarak kabul edilmesi mümkündür. Madde de, bu konuda açıklık getirilmesi gerekir. Zira, sadece enkazın kaldırılması 1320. madde de bir gemi alacaklısı hakkı olarak sayılmamaktadır.

Tasarı'nın 1327. maddesinde düzenlenen katılma yoluyla zamanaşımı hatalıdır ve bu şekilde uygulanması da mümkün değildir. Bu madde'nin Deniz Hukuku Derneği tarafından hazırlanan Tasarı Taslağı'nda (Deniz HD, 2002 : 156, mad. 1243/2) öngörülen şekilde düzenlenmesi ve sadece rehin hakkının ortadan kalkmış sayılacağı kabul edilerek, asıl alacağın kendi öz zamanaşımına tabi olmaya devam edeceği öngörülmelidir.

TTK'nun 1258. maddesinde, yer alan yük alacaklısına ilişkin düzenleme Tasarı'ya alınmamıştır. Rehin haklarının yerine MK.nun 950. maddesinde düzenlenen "hapis hakkı" tanınmaktadır ve hapis hakkının paraya çevrilmesi düzenlenmektedir.

### 3.2.12. Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler

Tasarı'nın Sekinci Kısmı "Cebri İcra Hakkında Özel Hükümler" başlığı altında gemilerin ihtiyati haczini ilişkin hususları düzenlenmektedir. Bu düzenleme yapılırken, 1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi'nin hükümleri esas alınmıştır. Tasarı'nın ilgili bölümüne ilişkin genel gerekçede, "*Sözleşme'nin 2. maddesinin 4. fıkrası uyarınca, ihtiyati haczın usulüne, haciz kararı veren mahkemenin hukuku (Lex fori) uygulanacağı belirtildiğinden Sözleşme'nin lex foriye bıraktığı hususlarda, 2004*

*sayılı İİK'nun hükümlerinin dikkate alındığı ve deniz ticaretinin ihtiyaç ve şartlarına uygun özel kurallar sevk edildiği” belirtilmektedir.*

Türk hukukunda herhangi bir sınırlama söz konusu olmaksızın, - gemi alacakları hariç- rehinle temin edilmemiş tüm muaccel para alacakları hakkında İİK'nun 257 maddesi gereğince ihtiyati haciz imkanı mevcuttur. Gemilerde ihtiyati haczin sınırlandırılmasında temel hedef, bilindiği gibi bir tercih ve çıkarlar dengesine dayanmaktadır. Alacaklıların ve geminin seferi ile ilgili kimselerin çıkarlarını dengelemeye yönelik hazırlanan 1999 Cenevre Sözleşmesi'nin Tasarı'da benimsenmesi, ancak Sözleşme'nin yürürlüğe girmesi ve uluslararası alanda uyum sağlanmasına ilişkin sonuç alınması halinde başarılı bir adım olarak kabul edilebilecektir. Bununla birlikte, Tasarı'da iç hukuk hükümleri haline getirilen Sözleşme maddelerinin Türk Hukuku ile de uyum ve ahenk içerisinde olması ve bu konuda gerekli özenin gösterilmesi gerektiği hususu da ayrı bir önem taşımaktadır.

1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi'nin ardından yaklaşık 7 yıl geçmesine rağmen henüz yürürlüğe girmediği ve Sözleşme'nin yürürlüğe girmemesi halinde, TTK Tasarısı'nda yer alan bu hükümlerin uluslararası uygulama ve Türk Hukuku açısından sorun çıkarıp çıkarmayacağı hususun değerlendirilmesi gereklidir.

Türk hukukunda, ihtiyati haciz alacaklının bir para alacağı'nın zamanında ödenmesini teminat altına almak için, mahkeme kararı ile borçlunun mallarına el konulmasını öngören bir müessese olmasına rağmen (Kuru, 2006: 881), Sözleşme maddesinden aynen alınan Tasarı'nın 1130. maddesinin (s) bendinde para alacağı niteliğinde olmayan, geminin zilyetliğine veya mülkiyetine ilişkin uyumsuzlıklardan dolayı da ihtiyati haciz talebinde bulunulabilmesi öngörülmektedir. Sözleşme'nin 10. maddesinde milli hukukta böyle bir düzenlemenin bulunması halinde, 1. maddenin (s) benti gereğince çekince koyma hakkı düzenlenmektedir. Türkiye, açısından bu hakkın kullanılması gereklidir. Zira, ortada ihtiyati haciz tanımına ve uygulamasına aykırı bir madde vardır.

Türk Hukuku'nda İİK'nun 257. maddesinin 1. fıkrası, rehinle temin edilmiş alacaklılar için ihtiyati haciz talebine engeldir. Sözleşmenin 1. maddesinin (n) paragrafı hükmü ile rehin ile temin edilmiş alacaklılara ihtiyati haciz imkanı getirilmiş bulunmaktadır. Bu hüküm, Tasarı'da da aynı şekilde yer almakta olduğundan, gemi alacaklıları, gemi ipoteği alacaklıları ve gemi üzerinde rehin veya hapis hakkı sahibi olan diğer bütün rehinli alacaklar için ihtiyati haciz yolu açılmıştır. Özellikle bu düzenleme, geminin gemi ipoteğinin kredi vasıtası olarak değerini arttıracığından önemli bir yeniliktir. Bu durumda bir gemi ipoteği temin edilmiş ise, bu bir deniz alacağı olarak kabul edilerek, o alacak için geminin ihtiyati haczine gidilebilmesi mümkün olacaktır.

**KAYNAKÇA**

Algantürk, Light D: Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası, İstanbul 2006, sh. 86

Çetingil, E./Kender, R./ Ünan, S./Yazıcıoğlu, E.: “TTK Tasarısı’nın Deniz Ticareti Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, Deniz HD, Özel Sayı, 2006 , sh.88-93

Deniz HD, “Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticaretine Ayrılan Dördüncü Kitabındaki Hükümlerin Değiştirilmesine Dair Tasarı Taslağı”, Özel Sayı Nisan 2002, sh.156, mad. 1243/2

Kuru, B.; İcra ve İflas Hukuku, İstanbul 2006, sh.881

<http://www.kgm.adalet.gov.tr/tbmmtas.htm>, 5 Ekim 2006.

*S. Didem Algantürk Light*

---