

ÇATMALAR

Asist. Haydar ARSEVEN

§ 1

I — Önemi ve mâni tedbirler:

Çatma iki veya daha ziyade geminin birbirine çarpmasıdır. Deniz nakliyatını tehdit eden tehlikelerin başında çatmalar gelir. Bugün çatmaların adedi, kara vasıtalarındaki kazalar kadar fazla olmamakla beraber, modern gemiciliğin inkişafı neticesinde, husule getirdiği zararlar çok büyüktür. Gemi sür'atlerinin çok artmış bulunması, gemilerin demir ve çelikten yapılmış olmaları, muazzam gemilerin, çatma neticesinde âni olarak batmasını intaç etmektedir.

Eskiden açık denizde çatmalar vuku bulmamakta, daha ziyade gemiler limanlara girer, çıkarken görünmekte idi. Halbuki bugün açık denizlerdeki seyir yollarının mahdut olması, bunların âdeta karadaki soşelere benzemesi sebebiyle belki aynı kesrette açık sularda da çatmalara rastlanmaktadır. Gerek yolun kısalığı, gerekse su ve hava ceryanları, denizde muayyen seyir yolları ihdasına sebep olmuştur. Her ne kadar bu yollarda normal olarak çatma vukubulmazsa da, karanlık geceler, sis, su ceryanları ve kaçınılması mümkün olmıyan hatâlar da gözönünde tutulursa, çatmaların açık denizdeki kesretinin sebebi anlaşılabilir olur.

Yeni zamanın arttırdığı ve daha da arttırma tehlikesini gösterdiği çatmalar aynı zamanda umumî, her memlekete şâmil bir tehlikedir. Bu sebepten mevzuat sahasında ve bunun dışında teknik sahada milli ve milletlerarası çalışmalar kendisini göstermiştir.

Bilhassa buhar gemisinin icadından sonra çok muayyenleşen seyir yolları, çatmalara mâni olabilmek için gidiş ve geliş yollarına ayrılmıştır; meselâ Atlantik denizinde iki gidiş ve iki geliş yolu tesbit edilmiştir. Diğer taraftan gemilerin çatma neticesinde batmalarını önlemek için hususî bir inşa tarzı da derpiş edilmektedir.

Milletlerarası mevzuat sahasında, takip edilecek yolu, ışık, işaret ve

sadaların mânasını gösteren ve böylece çatmaları önlemeğe çalışan bir nizamname tanzim edilmiştir.

Denizde çatmaları önleme maksadiyle ilk nizamname İngilterede yapıldı ve Fransa ile 1862 de yapılan bir anlaşma neticesinde ilk milletlerarası Men'i Musademe Nizamnamesi meydana gelmiş oldu. Sonradan bu nizamnamenin tadil edilmiş şekline Almanya, Avusturya, İtalya, Rusya, Amerika Birleşik Devletleri, Belçika, Şili, Danimarka, Yunanistan, Hollanda, Norveç, Portekiz, İspanya ve İsveç katıldılar. Tercüme edilen bu nizamname bizde de 8/12/1337 tarihinde mer'iyet mevkiine girmiştir. Ancak bundan evvel aynı nizamnamenin mer'iyet mevkiinde bulunduğu Kostaki Vayani'nin «Ticaretî Bahriye Kanunu Şerhi» isimli kitabının 1327 tab'ının 439 uncu sahifesinde gösterilmektedir.

Uluslararası nizamname metni nihai olarak 1929 yılında toplanan Londra konferansında sıkı tâdillere tâbi tutulmuş ve biz de bu değişik şekli 18/2/931 gün ve 10693 sayılı Bakanlar Kurulu kararnamesile kabul etmiş bulunuyoruz:

«İşbu nizamname, açık denizlerde ve bunların ittisali olup bilûmum gemiler için kabili seyir olan suların kâffesinde seyreden her gemi için mer'i ve muteber olacaktır.»

Nizamname çatmaları önlemek için gereken tedbirleri 31 madde içerisinde saymaktadır. (fenerler vesaire - sis vesaire için sada işaretleri - sis vesairede gemi süratleri - birbirine tesadüf eden iki yelken gemisi - birbirine tesadüf eden iki vapur gemisi - vapur gemisinin yelken gemisi yolundan çıkması - yol vermiyen gemi - gemilerin diğerlerinin önünden geçmekten içtinabı - yekdiğerini gören gemilere mahsus sada işaretleri - takyidatı mahsusa - limanlara ve dahili seyrisefaine mahsus nizamnameler - tehlike işaretleri) ne müteallik hükümler sayılmaktadır. Bunlar milletlerarası hükümleri ihtiva ettiğinden, muhtelif memleketlere ait gemilerin anlaşmasını temin edebilecek vaziyette ve çatmaları kabil olduğu kadar önliyecek durumdadırlar.

Ancak bu gibi beynelmilel nizamnamelerin ve bunların tatbiklerinin fayda verebilmesi için denizci devletlerin hiç olmazsa büyük bir ekseriyeti tarafından kabul edilmiş olması lâzımdır. Halbuki sözü geçen Londra tâdilâtı şimdilik ümit edilen rağbeti bulmamış ve İngiltere hükûmeti tarafından, daha çok sayıda devletin iştiraki ânına kadar sözü geçen nizamnamenin tatbikinin tehiri istenilmiştir. Biz de 1/7/931 tarihli kararname ile ileride verilecek talimata intizaren 18/2/931 tarihli «Denizde Men'i Musademe Nizamnamesi» nin tatbikini tehir etmiş bulunuyoruz. 18/2/931 tarihli nizamname aynı yılın temmuz ayında meriyete girmek üzere çıkarılmıştır. Henüz meriyete girmeden meriyeti tehir edildiğine göre 8/12/337

tarihli nizamnameyi hükümden çıkarmış değildir. Bu sebepten bugün hâlâ mer'î olan bu sonuncu nizamnamedir.

Bu nizamname 30 uncu maddesi ile devletleri, kendi liman, nehir ve iç sularında hususî nizamât koymaktan menetmemektedir. Demek oluyor ki her devlet kendi iç suları ve limanları için hususî nizam ve talimat yapmakta serbesttir ve bu iç sulara veya limanlara giren ecnebi gemiler de oranın hususî nizamlarına uymakla mükelleftirler. Zaten böyle hususî nizamâtı bulunan mahallere girme halinde mecburî veya ihtiyarî olarak kılavuz alınmakta ve böylece her devlete göre değişebilen hususî nizamnamelerin tatbikından doğacak güçlükler bertaraf edilmektedir.

Bizde de İstanbul ve İzmir limanları için bu limanların hususî vaziyetleri icabı düşünülmesi gereken sıkı tedbirler hususî birer nizamname ile alınmıştır.

23 temmuz 1933 gün ve 14730 sayılı kararname ile kabul olunan İstanbul liman nizamnamesi (Birinci kısım - parlayıcı maddeler ve bunları taşıyan gemiler - limandaki şamandıralar ve rıhtımlar - limanlarda intizam ve inzıbat - köprülerden girip çıkma; İkinci kısım - bir Türk limanından diğer bir Türk limanına giden Türk gemileri - gemilerin Büyükdere limanında demir ve kontrol yerleri - gemilerin İstanbul limanında yanaşacakları, bağlanacakları ve demirliyecekleri yerler - gemilere girecek veya gemilerden çıkacak yolcularla bunları taşıyacak deniz vasıtalarının tâbi oldukları şartlar) a taallûk eden özel hükümleri ihtiva etmektedir.

2/3/935 gün ve 2/2081 sayılı kararname ile kabul edilen «İzmir Limanı Nizamnamesi» de (liman hudutları - demir yerleri - parlayıcı ve patlayıcı maddeler taşıyan gemiler - liman içinde seyrüseferler - liman dahilinde intizam ve inzıbat - mendireğe girip çıkma - gemilere girecek veya gemilerden çıkacak yolcularla bunları taşıyacak deniz vasıtalarının tâbi oldukları şartlar - liman dahilinde fayrab - umumî hükümler) başlıkları altında İzmir limanını ilgilendiren hususî bazı hükümler koymuştur.

II — Yukarıdaki bahiste günden güne artan çatmaların önüne geçmek için millî ve beynelmilel gayretleri ve mevzuatı göstermeğe çalıştık. Eğer bütün gayretlere rağmen çatma vuku bulmuşsa vaziyet ne olacaktır, haddizatında bir haksız fiil olan çatmalar da diğer haksız fiillerin mukadderatına tâbi tutularak Borçlar Kanununun umumî hükümleri içerisinde mi yerlerini alacaklardır?

Bazı hususiyetler arzeden çatma ötedenberi hususî bir tanzim tarzına tâbi tutulmuştur. Roma hukuku ve Roma hukukundan mülhem olan ortazamanlar mevzuatı ve âdetleri çatmaları hususî kaidelere tâbi tutmuş-

lardır. Bugün de çatmalar deniz ticareti kanunlarında ve deniz kazaları kısmında ayrı bir yer almaktadır.

Çatma ekseriya milliyetleri ayrı gemiler arasında ve çatışan gemilerin hâkimiyetlerine tâbi oldukları memleketlerden başka yerlerde vukua geldiğinden muhtelif memleketlerin kanunları ve kaza salâhiyetleri ihtilâf haline düşebilmektedirler.

Muhtelif kanunların farklı hükümler ihtiva etmesi neticesinde, tatbik edilecek kanuna göre netice de değişebilmektedir. Çatmanın doğurduğu kanunlar ihtilâfı ve salâhiyet meseleleri hukukçuların nazarını bu sahada da milletlerarası bir anlaşmaya çekti. 1885 yılından itibaren muhtelif mahallerde yapılan konferanslar nihayet bir neticeye vardı ve 23/4/1910 tarihli Brüksel konferansı, çatma ve kurtarma ve yardım hususlarında milletlerarası bir mukavele ile neticelendi. Bu mukaveleyi 24 devletin mümessili imzalamıştır. Mukavelenin bir maddesine göre diğer milletler de sonradan mukaveleye iltihak edebileceklerdir. Mukaveleyi imzalıyan veya sonradan katışan devletler milli kanunlarını mukaveleye uydurmakla mükelleftirler. Bu devletlerden Amerika Birleşik Devletleri, İspanya ve Polonya kurtarma ve yardıma ait mukaveleyi tasdik etmişler, çatmaya ait olanını henüz tasdik etmemişlerdir.

Deniz hukukunun beynelmilleştirilmesi uğrunda atılmış büyük bir adım olan Brüksel mukavelesi de tam değildir. Evvelâ her devletin iç suları kendi milli kanunları ile tanzim edilecektir. Böylece aynı devlet dahilinde iki nevi çatma hükümleri cari olabilecektir. Deniz çatma hukuku, iç sular çatma hukuku. Diğer taraftan bu yüzden doğan donatanların mesuliyeti ve bazı mühim kanunlar ihtilâfı kaideleri milli kanunlara terk edilmiştir.

Brüksel mukavelesi Fransa, Belçika, İtalya gibi memleketler tarafından olduğu gibi alınmış, bazı devletlerce de küçük bazı tadillerle iktibas edilmiştir. İngiltere, Yunanistan, Hollanda bunlar arasındadır. Almanya mukavelenin özüne pek dokunmamakla beraber maddelerin tanzim tarzında bazı değişiklikler yaparak 1/3/1913 tarihinde Brüksel mukavelesindeki hükümleri iktibas etmiştir.

Bize gelince, Lozan muahedesininin 100 üncü maddesininin üçüncü fıkrası ile iltihakı taahhüt ettiğimiz devletlerarası mukaveleler arasında çatma ve kurtarma ve yardıma dair Brüksel mukavelesi de vardır. 13/5/1929 tarihinde Alman Deniz Ticareti Kanununu kabul etmekle bu taahhüdümüzü de yerine getirmiş bulunuyoruz.

III — Çatmanın tarifi ve unsurları:

Kanunumuz çatmanın derli toplu bir tarifini vermemektedir. Biz

çatmayı kısaca şöyle tarif edebiliriz: «İki veya daha ziyade gemilerin birbirlerine çarpmasına çatma denir.» Bu tarifin yegâne meziyeti kısa ve vâzih olmasıdır. Yoksa mefhumu bütün şümulü ile izahtan uzaktır.

1 — Gemi nedir?

a) Çatmanın unsurlarından birisi de çarpışan cisimlerin gemi olmasıdır. Acaba neleri gemi sayacağız? Kanun koyucu çatmaya taallük eden hükümlerinde hususî bir gemi tarifi vermemiştir. Bu sebepten umumî gemi tarifine gitmek mecburiyeti hasıl olacaktır. Bizim kanunumuz bakımından mesele o kadar müşkül değildir. Zira Almanyada ayrı bir kanun olan Sicil ve Bayrak Kanunu, Ticaret Kanunumuza sicil ve bayrak faslı olarak alınmış ve oradaki geniş gemi tâbiri de bütün Deniz Ticareti Kanununa teşmil edilmiştir.

Bugün Deniz Ticareti Kanunumuzun 1482 nci maddesi «Bu kanun «hükmü yatlara ve denizci yetiştirme gemilerine ve yabancı bir devlet «veya onun tebaası hesabına Türkiyede inşa olunan gemilere de tatbik olunur.

«Denizde taşıma yolu ile kazanç elde etmede kullanılmıyan gemilerde «de böyledir» demek suretile geminin ticarete tahsis edilmiş bulunup bulunmadığının hiçbir ehemmiyeti olmadığını göstermektedir.

Kanunumuzun iktibas edildiği Alman mevzuatında Sicil ve Bayrak Kanunu ayrı bir kanun teşkil ettiğinden oradaki geniş gemi tarifini çatalara teşmil etmeğe imkân yoktur. Ancak 10/5/1897 tarihli Alman Ticaret Kanununun mevkii mer'iyete konulmasına dair kanunun 7 nci maddesi, çatma halinde deniz gemisinin ticaret ve kazanca muhasses olmasını aramamakta ve ticarete tahsis edilmeyen gemiler hakkında da çatma hükümlerini tatbik etmektedir.

Brüksel mukavelesinin 11 inci maddesi de gemi tâbirini çok geniş almış, ancak harp gemileri ve münhasıran âmme hizmetlerine ayrılmış devlet gemilerini bundan müstesna tutmuştur. Ancak devletin münhasıran âmme hizmetine ayırmadığı, meselâ Devlet Denizyollarının yaptığı gibi mal ve eşya nakliyatına tahsis ettiği gemiler tabii bu istisnanın içerisine girmez. Fakat Devlet reislerine tahsis edilmiş lüks gemileri de âmme hizmetine ayrılmış gemilerdendir. Bu gemilerin mukadderatları Devletler hususî hukukuna ve her memleketin kendi hukukuna tâbidir, yoksa Brüksel mukavelesiyle tanzim edilmemiştir [1]. Vazife noktası müstesna bizde de harp gemilerine ve âmme hizmetine muhasses Devlet gemilerine

[1] Schaps, s. 799.

kaide olarak çatma hükümleri tatbik olunmalıdır. Almanyada da vaziyet böyledir [2].

Deniz Ticareti Kanununun diğer hükümlerini tatbik için geminin ticarete tahsis edilmesine bakıldığı halde, çatmalarda böyle bir tahsis keyfiyetine bakılmamasının sebebi, tanzim edilmesi istenilen hukukî vaziyet ve neticelerin bütün gemilerde aynı olmasıdır.

b) Çatmaya müteallik hükümlerin tatbik edilebilmesi için bir geminin diğer bir gemiye çarpması lâzımdır. Bir gemi gemi olmıyan diğer bir cisme çarparsa çatma yoktur. Meselâ bir gemi bir rıhtıma, bir salapuryaya, yüzer vaziyette bulunan bir banyo tesisatına, sallara, kayaya, enkaz halindeki bir gemi artığına çarparsa çatma bahis mevzuu olamaz. Bu takdirde Borçlar Kanununun umumî hükümleri tatbik edilir. Deniz tayyaresinin çatma bakımından gemi olup olmadığı münakaşalıdır [3].

Çatma bahis mevzuu olmak için gemilerin maddî bakımdan çarpışması lâzımdır. Müellifler ve Alman mahkeme içtihadı bu çarpışmanın araya bir vasıta girmeden meydana gelmesini de lüzumlu addetmektedirler. Meselâ büyük bir buz kütesine çarpan gemi, bu çarpışı ile buz kütesini diğer geminin üzerine sevketmiş ise gemiler arasında vasıtasız çatma bahis mevzuu değildir derler [4]. Tabii ilerde göreceğimiz gibi dolayısıyla çatma veya kıyasen çatma hükümlerinin tatbiki, eğer şartları varsa, her zaman mümkündür.

Gemiye asılı veya gemi bordasında bulunan bir şeyin diğer bir gemiye çarpması halinde de fiilî çarpma vardır. Meselâ gemi demirinin veya asılı sandalın diğer bir gemiye çarpması halinde olduğu gibi. Hafif çarpışmalar, sıyrılmalar da çatma demektir. Ancak limanlarda bu gibi sürünmeler her zaman bahis mevzuu olabileceğinden ve gemilerin de bu gibi hafif temaslara mukavim olarak yapılması gerekli bulunduğundan, bu hallerde ekseriya kusurun ademi mevcudiyeti neticesine varılacaktır.

c) Yukarıda söylediğimiz gibi çatma bakımından bir cismin gemi sayılabilmesi için onun tahsis keyfiyeti, şekli, büyüklüğü [5] katiyen rol oynamaz. Bir mavna, bir tarak dubası, büyücek bir sandal, bir yelkenli, seyyar bir vinç mavnası da gemidir. İnsan ve eşya taşımağa kabiliyetli, seyir kabiliyeti bulunan bütün tekneler gemidir. Ancak yer değiştirme im-

[2] Schaps, no. 23, s. 683. Ripert de aynı kanaattedir, no. 2072.

[3] Ripert, no. 2070.

[4] Schaps, s. 682.

[5] Ancak küçük kayık ve gondollar gemi sayılamaz denilmektedir. Schaps sah. 680.

kânından mahrum bazı teknelerin gemilerden madut sayılıp sayılmıyacağı şüphelidir.

Diğer taraftan rıhtım tesisatı gibi bir kara parçası teşkil eden tesisat, iskeleler, hattâ yüzer vaziyette bulunmakla beraber salları ve sandallar üzerinde demirli duran banyo tesisatları, yüzer vaziyette bulunan su, gaz depoları, ikametgâh ve büfe vazifesini gören ve seyir kabiliyetini haiz bulunmayan, aynı yerde daimî olarak demirli gemi tekneleri ve tesisatlar, yüzer vaziyetteki havuzlar gemi değildir.

Acaba hangi andan itibaren bir gemi çatma hükümlerine tâbi olur? Bu sual ile teknik bakımdan, sigorta bakımından, mülkiyet ve gemi rehni bakımından bir geminin gemi telâkki edilmesi suali arasında fark vardır. Çatma bakımından mühim olan an, geminin çatmayı gemi sıfatıyla husule getirebileceği andır. Bu anı da geminin kızaktan çıkması ve serbest yüzmesi anı olarak gösterirler [6]. Meselâ iç aksamı suya indikten sonra tamamlanacak bir gemi kızaktan yanlış yol verilerek bırakılmış, inerken diğer bir gemiye çarpmış bulursa, çatma hükümleri tatbik edilecektir.

Gemi ne zaman çatma hükümlerine tâbi olmaktan çıkar? Gemi enkaz haline gelince çatma bakımından gemi olmaktan çıkar. Yoksa gemi adamlarının idareye hâkim olamamaları, kısmen batmış veya karaya oturmuş bulunması, havuzda tamirde bulunması çatma bakımından gemi vasfına hâlel getirmez.

2 — Çatma birbirinden müstakil iki gemi arasında vukua gelmelidir. Yoksa römorkör ile bunun çektiği gemi arasındaki çarpışma çatma değildir. Çatma hükümlerini tatbik edebilmek için çarpışan gemiler arasında, bunların münasebetlerini düzenliyen bir mukavelelerin bulunması lâzımdır. Römorkörün bir gemiyi çekmesi halinde bir cer mukavelesi mevcuttur. Mukavele olduğu yerde ise mukavele hükümleri tatbik edilir.

Acaba bir römorkörün çektiği muhtelif gemiler arasında bir çarpışma olursa vaziyet ne olacaktır? Bu iki gemi römorköre nisbetle müstakil gemi olmamakla beraber, birbirlerine nisbetle müstakil gemilerdir. Ancak burada da iki ihtimal vardır. Ya arada bir mukavele vardır veya yoktur. Faraza iki gemi birleşerek bir römorkör tutmuşlarsa, aralarında bir âdi şirket mukavelesi vardır. Bu takdirde çatan gemiler hakkında bu şirket mukavelesi hükümleri cereyan eder. Yok eğer aralarında bir anlaşma yok ta herbiri müstakil olarak römorkör ile anlaşmışlarsa kendi beyinlerinde çatma hükümleri tatbik olunur. Ancak çatmanın müsebbibi römorkör ise yine cer mukavelesi hükümleri cereyan eder.

[6] Schaps, s. 681.

3 — Acaba çatma nerede ve hangi gemiler arasında vukubulacaktır? Nereden maksat denizde mi, iç sularda mı; hangi gemilerden maksat da deniz gemileri mi, yoksa iç su gemileri mi olduğudur.

Hangi hallerde çatma hükümlerinin tatbik edileceğini göstermek için iki esas nazara alınabilirdi. Çatmanın vukubulduğu mahalle göre veya çatışan gemilerin deniz veya iç su gemisi vasfına göre çatma hükümlerini tatbik veya ademi tatbik mümkün olabilirdi. Brüksel mukavelesi ikinci noktai nazarı kabul etmiş ve deniz gemileri ister denizde, ister iç sularda çarpışın çatma hükümlerini tatbik etmiştir. Çatma hükümlerinin tatbiki için çatışan gemilerden birisinin deniz gemisi olması da kâfidir. Diğer taraftan iki iç su gemisi denizde de çatışsa çatma hükümleri tatbik olunur. Bizde de bu kaideler aynen caridir (TK. m. 1280, f. 1).

Brüksel mukavelesi iç su gemileri arasında vukua gelen çatmaları her memleketin millî kanununa bıraktığından aynı memlekette çatmalar hususunda iki ayrı kanun tatbik edilecektir. Millî kanun ve milletlerarası mukavele. Almanya, İtalya, Belçika gibi bazı memleketler Brüksel mukavelesi hükümlerini iç sulara da teşmil ettiklerinden oralarda bu ikiliğin önüne geçilmiştir. Bizde ve Fransa gibi iç sulara ait hususî kanunları olmayan memleketlerde ise Borçlar Kanununun haksız fiillere müteallik umumî hükümlerini tatbik etmekten başka çare yoktur.

4 — Çatmayı tarif ederken iki veya daha ziyade geminin birbirine çarpmasına çatma denir demiştik. Eski Fransız kanunu, bundan iktibas edilen bizim eski Ticareti Bahriye Kanunumuz 249 ve takip eden maddelerinde cismanî çarpma bulunmadan çatma hükümlerinin tatbikına cevaz vermezdi. Brüksel mukavelesi ve dolayısıyla bugünkü kanunumuz ise cismanî çarpmanın bulunmadığı hallerde de çatma hükümlerinin tatbikına imkân vermektedir. Bu takdirde fiilî çarpma olmadığı halde çatma vardır. Meselâ Kadıköy açıklarından sür'atle geçen 15.000 tonluk bir gemi çıkardığı dalgalarla küçük bir yelkenlinin batmasına sebep olsa, iki gemi arasında fiilî bir çarpışma bulunmamakla beraber, çatma hükümleri tatbik olunur. Buna Alman hukukçuları dolayısıyla veya vasıtalı çatma, sayın hocamız Prof. M. Nedim Göknül ise kıyasen çatma demektedir.

2 § — Muhtelif çatma neveleri

Çatmanın ne olduğunu gördükten sonra bunun muhtelif nevelerini ve doğurduğu hukukî neticeleri görelim. Dört nevi çatmayı birbirinden ayırmak mümkündür. Bunlar kusursuz çatma, kusurlu çatma, müşterek kusurlu çatma ve bir tarafın kusuru ile çatmadır. İki geminin olduğu gibi ikiden fazla geminin çarpışması da kusurlu ve kusursuz veya müşterek kusurlu olabilir.

I — Kusursuz çatma:

Çatışan gemilerden hiçbirine bir kusur izafe etmek mümkün olmazsa kusursuz çatmadan bahsedilir. Deniz Ticareti Kanunumuz çatmalara müteallik ilk maddesinde (TK. m. 1275) kusursuz çatmayı üç imkân dahilinde mütalâa etmiştir. Çatma ya bir kaza eseridir, yahut mücbir bir kuvvet tesirile olmuştur, yahut da sebebi meşkûk kalmıştır. Kaza ile mücbir kuvveti tefrik etmek pek de mümkün değildir. Kaza diye, evvelden görülmesi ve önlenmesi imkânsız, tarafların tesir sahası haricindeki illiyet rabıtalara derler.

Mücbir kuvvet ise kazanın bir nev'i olarak gösterilmektedir. Böyle olduğuna göre maddede mücbir kuvvetin ayrıca tasrihi lüzumsuzdu [7].

Demek oluyor ki hayat tecrübelerimize, bilgi imkânlarımıza göre, bir hâdisenin evvelden görülüp önüne geçilmesi mümkün değilse, bir kaza veya mücbir kuvvet vardır. Çatmalarda rol oynayan mücbir sebep ekseriya tabii bir hâdisedir. Kuvvetli sis, kuvvetli fırtına, ilh. gibi. Fakat gelenin mutad karanlığı, malûm su ceryanları ve fırtınalar mücbir kuvvet ve kaza addedilemez. Zira bunların her zaman hesaba katılması mümkün ve lâzımdır. Diğer taraftan dümeni tutan şahsın anı olarak bir fenalık geçirmesi gibi gemi dışında olmayan bir hâdise de mücbir sebep teşkil edebilir.

Salâhiyettar makamların emri üzerine muayyen şekilde seyir mecburiyeti hasıl olmuş ise, bunun neticesinde vaki çatmalarda da kaza vardır ve kusursuz çatmalar grupuna girer. Meselâ harp halinde bulunan bir memleket gemilere gece ışıklarını söndürerek seyir emrini vermişse, bu yüzden husule gelen çatma kusursuz çatmadır.

Kusursuz çatmanın üçüncü bir hali de çatmanın sebebinin tesbit edilememesidir. Bu takdirde kazada olduğu gibi kusursuz çatma var farz olunur. Her iki taraf da çatmanın hakikî sebebinin isbat edemezse çatma kusursuzdur. Zira kusuru bulmak için hâdiseyi tamamen izah etmek lâzımdır. Çatmanın illiyet rabitasını bulmadan kusurun mevcudiyet veya ademî mevcudiyetine varmağa imkân yoktur.

Bu sebeptendir ki sebebi meşkûk kalan çatma da, kaza gibi mütalâa edilmiştir. Muhtelif sebepler ileri sürülen, fakat hiçbirisi diğerine nisbetle müreccah görülmiyen hâdiselerde de sebebi meşkûk çatma bahis mevzuudur. Fakat muhtelif sebepler aynı derecede kabili isbat olup da bunlardan birini tercih imkânı bulunmamakla beraber, herhangi birinin kabulü neticeyi değiştirmiyorsa, bir tarafın kusuruna müncer oluyorsa, netice de-

[7] Schaps, s. 687; Fransız mahkeme içtihatları da kaza ve mücbir sebep tâbirlerini müteradif olarak kullanmaktadır. Ripert, no. 2080.

ğışmiyeceğinden sebebin tevazzuh etmemesine rağmen hâkim kusurlu çatmaya karar vermelidir [8].

Eski kanunların bazıları, bilhassa Fransız kanunu ve ondan iktibas edilen eski Ticareti Bahriye kanunumuz 1249 uncu maddesinde sebebi meşkûk kalmış çatmayı müşterek kusurlu çatmaya benzeterek husule gelen zararı bir kül farzetmiş ve zararı çatışan gemilerin kıymetleri ile mütenasip olarak paylaşmıştı.

Brüksel mukavelesi sebebi meşkûk çatmayı da kaza ve mücbir sebep neticesinde husule gelen çatmaya benzetmiş ve hiçbir tarafın kusuru bulunmadığından veya ispat edilemediğinden tarafları kendi zararlarına katlanmak zorunda bırakmıştır. Demek oluyor ki kusursuz çatmada herkes kendi zararına katlanır.

II — Kusurlu çatma:

Kusurlu çatma bir tarafın kusuru ile olur, müşterek kusurlu olur.

A — Yalnız bir tarafın kusuru ile çatma:

Bir tarafın kusuru neticesinde husule gelen çatmayı anlatan kanunumuzun 1276 ncı maddesi şöyle demektedir: «Çatma gemi adamlarının kusurundan ileri gelmiş ise donatan zararı öder.»

Demek oluyor ki bir gemi donatanının çatmadan mütevellit zarardan mesul olması için kendi gemi adamlarının yaptığı bir kusur bulunmalı, bu kusur neticesinde çatma ve zarar husule gelmeli, yani kusur ile çatma ve zarar arasında bir illiyet rabitası bulunmalıdır.

Brüksel mukavelesi 3 üncü maddesinde «Çatma, gemilerden birinin kusuru ile husule gelmiş ise...» demektedir ki, bizim maddeden ayrılmış bulunmaktadır. Halbuki kanunumuz gemi adamlarından birinin kusurunu kâfi ve lüzumlu görmüştür. Böylece kanunumuz 1026 ncı maddedeki umumî prensibini tatbik etmiştir. T. K. mad. 1026 ya göre «gemi adamlarından birinin işini görmek yüzünden olan kusuru ile başkasına verdiği zarardan donatan mesuldür.»

Brüksel mukavelesine göre geminin kusurlu hareket ettiğini ispat etmekle (çatmanın ve zararın da bu yüzden tevellüt ettiğini ispat şartı ile) tazminat hakkı doğar. Bizim kanunumuza ve mehazi bulunan Alman kanununa göre ise gemi adamlarından birinin kusurunu ispat etmek gerekir ki bu çok müşküldür. Bu bahse kusur kısmında temas edeceğiz.

[8] Schaps, sah. 687.

1 — Gemi adamları kimlerdir?

Gemi adamları mefhumuna ister donatanın, ister kaptanın emri ile olsun, gemide istihdam edilen her şahsı girer. Bunlar kaptan ve diğer gemi adamlarıdır. Bunların işledikleri kusur vazifelerini ifa sırasında ve vazifeleri ile ilgili olmalıdır. Bir yolcunun veya gemi adamı sayılmıyan bir şahsın kusuru neticesinde vukua gelen çatmadan donatan mesul olmaz. Burada da tatbik olunacak prensip T. K. mad. 1026 nın prensibidir. Ancak bu kusurun muayyen bir gemi adamına ait kusur olduğunu ispata lüzum yoktur. Gemi adamlarından herhangi birinin kusuru neticesinde çatmanın vukua geldiğini ispat, kusuru işleyen muayyen şahsı teşhise lüzum kalmadan, donatanın mesuliyetini doğurur. Bu sebepten tatbikatta kusurlu gemi adamlarından ziyade Brüksel mukavelesinde olduğu gibi kusurlu gemiden bahsedilmektedir.

Burada bilhassa dikkati çeken hususî römorkör mürettebatının ve kılavuzun gemi adamlarından bulunup bulunmadığıdır.

a) Römorkör adamlarının gemi adamlarından bulunup bulunmadığı hususu münakaşa edilmektedir. Çeken gemi ile çekilen gemi ekseriya bir bütün telâkki edilmekte, birinin mürettebatının kusuru diğer gemiye de teşmil edilmektedir.

Römorkörün kusurundan römorktaki gemiyi ne dereceye kadar mesul tutmak icap edeceği cayi sualdır.

Hâkim olan kanaate göre, eğer römorktaki gemi süvarisi römorköre hâkim ise, römorkör onun talimatı dairesinde hareket ediyorsa, römorkör adamları çekilen geminin mürettebatından sayılır. Onların kusuru da römorktaki geminin kusuru sayılır. Yok eğer seyre, çekmeye hâkim olan römorkör ise, bu takdirde römorkör adamları diğer geminin adamlarından sayılmaz ve çatmada kusurlu olan bizzat römorkör ve dolayısıyla donatandır.

Hangi hallerde römorkörün, hangi hallerde römorktaki geminin seyre hâkim olduğu münferit hâdiselere göre takdir edilecek bir keyfiyettir.

b) Kılavuz:

Gemiler limanlara, körfezlere, yabancı sulara girerken, kaptana yardım eden şahıslara kılavuz denir.

Bilhassa uzak seferler yapan gemilerin kaptanları her liman, her boğaz ve körfezin bütün inceliklerini ve mahalli talimatlarını bilemezler. İşte bu sebepten kaptanlar mahalli bir kılavuz alır ve onun yardımile hareket ederler. Kaptan ya tamamen ihtiyari olarak bir kılavuz alır. Bu takdirde ihtiyari kılavuz gemiyi ister bilfiil kullansın, ister kaptanın müşa-

viri olarak hareket etsin, gemi adamlarından sayılır ve bunun kusuru ile vukua gelen çatmadan donatan mesuldür.

Yahut da kılavuz alma mecburiyeti vardır, fakat alınan kılavuzun gemiyi bilfiil idare etmesi şart değildir. O, daha ziyade kaptanın müşaviri vaziyetindedir. Bu takdirde kılavuz alma mecburiyetinden bahsederler ki (Lotsenzwang) umumiyetle alınan kılavuzlar bu gruptandır. Bu kılavuzlar da gemi adamlarından sayılır ve kusurlarından donatan mesuldür.

Bizde «24 ağustos tarihli nizamnamei esasî mucibince Türkiye Seyrisefain İdaresine bahşolunan kılavuzluk ve römorkörcülük ve cerri sefain hakkındaki imtiyazın sureti tatbikine ait ve 13/1/1340 gün ve 162 numaralı kararname» ile meriyet mevkiine konulan «talimatname» nin 4 üncü ve bunun atıfta bulunduğu 2 nci maddesinde kılavuz alma mecburiyetinden bahsettikten sonra 12 nci maddesinde:

«Kılavuzlar içlerinde bulunacakları sefainde ancak beyanı mütalâa ile mükellef olduklarından geminin seyir ve manevralarından mütevellit mesuliyet tamamen süvariye aittir» denilmektedir.

Bu talimatname de gösteriyor ki bizde kılavuz alma mecburiyeti vardır, fakat bunun kusurlarından gemi süvarisi ve dolayısıyla donatan mesuldür. Zira geminin asıl hâkimi kaptan olmakta devam etmektedir. Sayın hocamız Prof. M. Nedim Göknül, bu talimatnamenin 12 nci maddesini mülga addetmek icap eder, zira yeni Ticaret Kanunumuzun 1278 inci maddesine mugayirdir, diyor. Bu hususu kılavuzun üçüncü nev'ini gördükten sonra münakaşa edeceğiz.

c) Mecburî kılavuz:

Mecburî kılavuzu, kılavuz alma mecburiyetinden ayırmak lâzımdır. Mecburî kılavuz yalnız mecburî surette alınmaz, bilfiil geminin idaresi de mecburen bu kılavuza tevdi edilir. Almanlar bunu kılavuz alma mecburiyetinden ayırarak mecburî kılavuz (Zwangslotse) derler. Bizim kanunumuzun 1278 inci maddesine tekabül eden Alman Ticaret Kanununun 737 nci paragrafı işte bu mecburî kılavuzdan bahsetmekte ve kılavuz alma mecburiyetinden bahsetmemektedir.

Brüksel mukavelesinin beşinci maddesi: «Çatma bir kılavuzun, bu kılavuz mecburî kılavuz da olsa (Zwangslotse), kusuru ile husule geldiği takdirde de geçen maddelerdeki mesuliyet doğar» demektedir. Bu maddenin tanziminde iki prensip karşılaşmıştır. Bunlardan Fransız hukukunda carî olan prensibe göre donatan, mecburî kılavuzun fiillerinden de mesuldür. Alman ve İngiliz hukukunda ise mecburî kılavuzun kusurundan donatan mesul değildir. Brükselde Fransız noktai nazarı galip gelmiştir. Ancak beşinci madde donatanın mesuliyeti ile ilgili olduğundan ve donatanın mesuliyetinin tahdidi beynelmilel bir mukaveleye bağlanmadığından

dan Brüksel mukavelesinin 5 inci maddesi henüz meriyete girmiş değildir. Mukavelenin 5 inci maddesinde ve bu maddeye ek maddede mecburî kılavuzun vaziyeti bilhassa tebarüz ettirildiğinden, ancak maddenin mecburî kılavuza taallük eden kısmı henüz mer'iyete girmemiştir, yoksa kılavuz alma mecburiyeti ve ihtiyarî kılavuz hakkındaki hüküm mer'idir denilmektedir. Ancak bu husus henüz halledilmiş değildir.

İşte Alman kanunu da bu sebepten - Brüksel mukavelesinin mecburî kılavuza müteallik hükmü henüz mer'iyete girmemiş telâkki edildiğinden - mecburî kılavuzun kusurundan, eğer gemi adamları bu kusura iştirak etmemişler ise, donatanı mesul tutmamıştır. Zira mecburî kılavuzun gerek gemiye girmesi, gerekse fillî surette gemiyi idare etmesi mecburîdir. Bunun önüne hukukan geçilemez. Bize de Almanyadan alınan madde ancak bu mecburî kılavuza müteallik hükmü ihtiva etmektedir.

Almanyada kılavuz alma mecburiyeti beynelmilel Brüksel mukavelesinden evvel olduğu gibi bugün de donatanı mesuliyetten kurtarmaz, zira bu şekilde alınan kılavuz gemi adamlarından sayılır. Başka türlü düşünmeğe de imkân yoktur. Zaten umumiyetle carî olanı kılavuz alma mecburiyeti halidir. Mecburî kılavuz Kiel kanalında olduğu gibi pek oner hallerde vardır.

Bizim hukukumuzda da vaziyet aynı şekildedir. Kılavuz talimatnamesine göre kılavuz alma mecburiyeti bahis mevzuu edilmiş ve bu nevi kılavuzlar gemide ancak yardım vazifesile mükellef olduğundan ve geminin hâkimi kaptan olmakta devam ettiğinden, kılavuzun kusurundan donatanı mesul tutmak elzem addedilmiştir. Deniz Ticareti Kanunumuz ise mehazi Alman kanununda olduğu gibi ancak mecburî kılavuz halini tanzim etmektedir ki bu nevi kılavuz bizde hukuken ve fiillen mevcut değildir. Bizde tatbikatta da carî olanı kılavuz alma mecburiyeti halidir. Bu sebepten Ticaret Kanunumuzun 1278 inci maddesi ile Kılavuz Talimatnamesinin 12 nci maddesi ayrı ayrı müesseseleri tanzim ettiklerinden, münhasır olan kanun mukaddem olan talimatnameyi ilga etmiş değildir kanaatindeyiz.

2 — Kusur:

TK. m. 1052 ye göre «kaptan bütün işlerinde ve bilhassa tatbiki kendine düşen mukavelelerin icrasında iyi bir kaptan gibi özenmeğe mecburdur». Diğer gemi adamları ise vazifelerine göre kendilerinden beklenilmesi gereken bir ihtimamı göstermekle mükelleftirler (BK. m. 321). Bir defa gemi adamlarının veya bunlardan birinin kusurlu olduğu isbat edildi mi, artık donatanın mesuliyetten kurtulmasına imkân yoktur. Zira BK. m. 55 deki kusursuzluk beyyinesi donatan için bahis mevzuu değildir. Donatan, kaptanın ve diğer gemi adamlarının seçilmesinde, onlara nezaret ve tali-

matta kusur işlemediğini isbat etmek suretile mesuliyetten kurtulamaz. Bir hareketin kusurlu olması için iki unsur lâzımdır:

a) Objektif unsur. Hukuka aykırılık.

Bu unsura göre hukuk nizamı ika edilen zararı tecviz etmemelidir. Bir fiilin hukuka aykırı olduğunu isbat edecek olan mutazarrırdır. Meselâ çatmaya sebep olan fiil kanunen yapılması zarurî olan bir emrin ifası neticesi husule gelmiş ise hukuka aykırılık unsuru kalkar. Diğer taraftan mutazarrırın rızası, ıztırar hali ve meşru müdafaa halleri de hukuka aykırılığı ortadan kaldırır. Bir fiilin hukuka aykırı olması için icraî olması şart değildir. Kanunen yapılması gereken bir fiili yapmama da hukuka aykırılık unsurunu husule getirir.

b) Sübjektif unsur: Kusur.

Kusur da kasıt veya ihmâl olabilir. İhmâl de gene ağır olur, hafif olur.

Hangi hallerde kusurun bulunduğu Borçlar Kanununun umumî hükümlerine göre takdir edilir. İhmâli tayinde bilhassa Men'i Musademe Nizamnamesi, Liman Talimatnameleri ve beynelmîlel seyir teamülleri kistas mahiyetindedir. Belli başlı kusurların nelerden ibaret olduğu Schaps'ın 692 nci sahifesinde sayılmıştır. Tabii bunlar belli başlı misaller olup, bütün kusurlu hareketleri saymaktan çok uzaktır.

3 — İlliyet rabıtası:

Bir zararın mesuliyetini bir fiilin failine yükletebilmek için o zararın, o fiil neticesinde husule gelmiş olması lâzımdır. Fiil olmasaydı zarar husule gelmiyecek idiyse fiil ile netice yani zarar arasında bir illiyet rabıtası var demektir. Meselâ bir gemi bir yelkenliye çarpıyor, yelkenlinin teknesinde hafif bir ezik husule geliyor, fakat yoluna devam eden yelkenli fırtına sebebiyle batıyor. Bu takdirde batma ile çatma arasında bir illiyet rabıtası yoktur. Halbuki çatma neticesinde yelkenlinin teknesi çatlarsa ve çatlak yüzünden rastladığı hafif fırtınada batsa, çatma ile batma arasında bir illiyet rabıtası vardır. Zira çatma olmasaydı yelkenli hafif fırtınaya mukavemet edebilecekti.

Diğer taraftan kusurlu bir çatma neticesinde geminin battığını farzedelim. Batan geminin donatanı çok kârlı bir mukavele yapmış ve geminin 10 seferini 50.000 lira kâr getiren bir mukavele ile taahhüt etmiş. Gemi batınca seferleri yapamayacağından mukaveleyi feshetmek zaruretinde kalıyor ve 50.000 liralık kârı temin edemiyor. Mahrum kaldığı kâr ile çatma arasında bir illiyet rabıtası var mıdır? Daha ileri gidelim. Çatmadan bir sene sonra harp sebebiyle gemi fiatları fevkalâde yükseliyor. Gemisi batan şahıs, eğer gemi bugün elimde bulunsaydı yarım milyon lira kâr te-

min edecektim, senin geminin kusuru ile gemim battı, çatma ile bu zararım arasında illiyet rabıtası vardır, zararımı öde diyebilecek mi? Bu misalleri daha çok uzatmak mümkündür.

İllyet rabıtasının nerede başladığı ve nerede bittiği hususunda çok düşünülmüş, çok uğraşmıştır. Umumiyetle kabul edilen ve elâstik bir tatbik kabiliyeti gösteren nazariye filozof v. Kries'in uygun illiyet nazariyesidir (Theorie der adäquaten Kausalität). Bu nazariyeye göre herkes fiilinin normal neticelerinden mesul olup, anormal, kazara husule gelen neticelerinden mesul olmaz.

Hayat tecrübelerimize göre umumiyetle sözü geçen neticeleri meydana getirecek gibi görülen hallerde fiil ile netice arasında bir illiyet rabıtası vardır. Yukarıdaki misalde 50.000 lira kâr temin eden mukavelede bu illiyet rabıtası bulunduğu halde, mutazarrırın bir sene sonra çıkacak harp halini hesaplaması pek de varit değildir.

Eğer kusurlu fiil olmasa da, başka sebeplerden aynı netice husule gelecek olsa dahi illiyet rabıtası var demektir. Meselâ çatma neticesinde geminin batmasından bir kaç saat sonra çıkan bir fırtına, batan geminin emsalini batırmış olsa dahi, gemi, çatma neticesinde batmıştır ve kusurlu gemi nasıl olsa batacaktı iddiasında bulunmak suretile tazminattan kurtulamaz.

İllyet rabıtası kusur ile çatma arasında olduğu gibi zarar ile kusur arasında da bulunmalıdır. Yani çatma ve zarar kusurlu hareket yüzünden husule gelmiş olmalıdır.

4 — İsbat külfeti:

Çatma bir haksız fiil olduğundan haksızlığı iddia eden, karşısındakinin kusurunu isbat etmekle mükelleftir. Davacı evvelâ çatmanın vukubulduğunu, çatmanın donatana ait gemi ile vukubulduğunu, çatmanın donatanın gemi adamlarının kusuru neticesinde husule geldiğini ve nihayet çatmanın ve zararın sözü geçen şahısların kusurlu hareketlerinden doğduğunu isbat etmekle mükelleftir.

Çatmanın ve zararın vukuunu ve bunun donatanın gemisi ile olduğunu isbat nisbeten kolay olmakla beraber, tazminatla mükellef geminin, yani hasmın gemisinin içerisinde geçen hâdiseleri isbat etmenin ne kadar müşkül olduğu meydandadır. Meselâ davacı, hasım gemideki çarkçının kusuru ile dümeni yanlış kullandığını, bu sebepten çatmanın vukua geldiğini isbat edecektir.

Brüksel mukavelesinde gemi adamlarının kusurundan değil geminin kusurundan ve kusurlu gemiden bahsedilmektedir. Bu takdirde geminin objektif olarak kusurlu olduğu isbat edilmekle, meselâ yanlış manevra

yaptığı, nizami sür'atten fazla sür'atle hareket ettiği isbat edilmekle kusur isbat edilmiş addolunur, yoksa kusurlu gemi adamlarının kusurlarını aramağa lüzum yoktur.

Brüksel mukavelesinin bu husustaki hükmü, kanunumuzdan ve me haz Alman kanunundan mutazarrır gemi donatanı lehine çok müsaittir. Kanunumuz ve me haz Alman kanunu kusurun mevcudiyetine ait kanuni hiç bir karine de kabul etmiş değildir. Gemilerden birinin limanda demirli bulunması, hareket halindeki geminin nizamata aykırı olarak yanlış yol takip etmesi veya sisli havada düdük çalmaması gibi hususlardan hiçbiri kanuni karine teşkil etmez. Bir taraftan kanunun hiçbir kusur karinesi kabul etmemesi, diğer taraftan kendisine kapalı bir gemide geçenlerin isbatının davacıdan istenmesi çok müşkül bir durum husule getirmektedir.

İşte bu sebepten Alman içtihatları Prima-facie-Beweis dedikleri ve fiili karineler diye dilimize çevirebileceğimiz bir kaide yaratmıştır. Müellifler ve mahkemeler bu fiili karineleri ittifakla kabul ederler. Fiili karine hakikate uygun gibi görünen bir hususun hakikate karine olarak kabul edilmesidir. Davacı hâdisenin cereyan şeklini anlatır, çatan gemi adamlarının kusurlarını birer birer isbat etmez, hâdiseyi isbat eder. Hâkim, hayat tecrübelerine göre, hâdisenin cereyan şeklini nazara alarak çatan gemiyi kusurlu farzedebilir, daha doğrusu davacıyı davalı gemi adamlarının kusurlarını isbattan muaf tutabilir. Bu takdirde bir kusur şüphesinden bahsedilir.

Bir taraf aleyhine böyle bir kusur şüphesi, kusur karinesi doğdu mu, davalı kendisinin kusursuz olduğunu isbat etmekle mükellef değildir. O da hâdiseyi, cereyanına göre kendisine bir kusur izafesine imkân bırakmıyacak şekilde izah ve isbat eder. Meselâ davacı çatan geminin sisli havada hızlı gittiğini, düdük çalmadığını, kendisinin nizami olarak demirlemiş olduğunu isbat ile davalı aleyhine bir fiili karine yaratmış olur. Buna mukabil çatan gemi de, zarara uğrayan geminin nizamata aykırı bir şekilde demirlemiş bulunduğunu, kendisinin başka türlü seyretmesine imkân bulunmadığını isbat ederek, davacının fiili karinesini çürütür.

Umumiyetle nizamata, bilhassa Men'i Musademe Nizamnamesine, Liman Talimatnamelerine mugayeret, salâhiyetli makamların tamimlerine riayetsizlik, bunlara riayet etmeyenler aleyhine fiili bir karine vücuda getirir. Aleyhine böyle fiili bir karine ihdas edilen şahıs artık kusursuzluk beyyinesi serdetmek zorundadır. Meselâ demirli bir geminin hareket halindeki bir gemi tarafından çatılması halinde, mücerred hareketsiz bulunma keyfiyeti duran gemi lehine fiili bir karine vücuda getirmez. Nizami yerde durduğu, gereği gibi ışıklandırılmış bulunduğu, ilh.. da isbat edilmelidir. Bunlar isbat edilince, artık diğer gemi aleyhine bir kusurluluk şüp-

hesi doğar. Bu defa bu şüpheyi bertaraf etmek davalı gemi donatanına düşer. Ya kendisinin kusursuz olduğunu iddia eder veyahut da aleyhindeki fiili karineyi çürütür. Meselâ duran geminin nizami şekilde ışıklandırılmamış bulunduğunu isbat eder. Herhalde fiili karineyi, ya yanlışlığını iddia ederek veya yeni bir fiili karine isbatı ile çürütmek, kusursuzluğu isbattan çok daha kolaydır.

Neyin fiili karine olduğu, neyin kusurluluk şüphesi teşkil edeceği münferit hâdiselere göre hâkim ve bilhassa bilirkişiler tarafından tayin edilir.

5 — Çatmada mesuliyet:

a) Çatmadan kim mesuldür?

aa) Kusurlu şahıslar umumî hükümlere göre zarar görenlere karşı mesuldürler. Bunların mesuliyetleri ve kusurları Borçlar Kanununun umumî hükümlerine tâbidir. Bilhassa kaptan iyi bir kaptan gibi özenmekle mükelleftir.

Müteaddit kusurlu gemi adamları varsa, bunlar umumî hükümlere göre müteselsilen mesuldürler (BK. m. 50). Meselâ bir çatmadan mütevellit mesuliyet gemi süvarisi ve çarkçıya aynı zamanda terettüb ediyorsa bunların mesuliyeti müteselsildir. Gemi adamları yanında donatanın da mesul olduğu hallerde bunların mesuliyetleri de müteselsildir [9].

Hukukî mesuliyetten başka kusurlu gemi adamları ve bilhassa kaptanın inzibati ve cezai mesuliyetleri de vardır.

bb) Diğer taraftan asıl çatma hükümlerine göre mesul olan şahıs donatandır (TK. m. 1276). Brüksel mukavelesi donatanın mesuliyetini tanımlı edememiş ve bu hususu milli kanunlara bırakmıştır. Bu bakımdan bizim kanunumuz da donatanın çatma sebebi ile mesuliyeti hakkında bir hüküm koymamış, donatanın gemi adamlarının kusurlarından doğan mesuliyetine ait hükümlere atıfta bulunmuştur (TK. m. 1280 F. II). Bilindiği gibi, donatan gemi adamlarının vazifelerini görürken işledikleri kusurlardan deniz serveti ile mahdut olarak mesuldür (TK. m. 1027, F. III, c. I). Bu mahdut mesuliyetin ancak bir istisnası vardır. Çatma bizzat donatanın kusuru neticesinde husule gelmiş ise donatan şahsan da mesuldür (TK. m. 1027, F. III) [10].

Acaba gemi işletme müteahhidi denilen şahıs (Ausrüster) mesul müdür? Gemi işletme müteahhidi veya mücehhiz başkasına ait bir gemiyi

[9] Schaps, s. 719.

[10] Schaps, s. 719.

donatan gibi kendi namına işleten şahıstır. Yoksa bir çarter mukavelesi akdetmiş kiracı değildir. Bunun mesuliyeti de donatanın mesuliyetine benzer ve gemi işletme müteahhidi de çatmadan mütevellit zararlardan kaide olarak mahdud surette, bizzat kusurlu olduğu hallerde de şahsan mesuldür (TK.m.1051). Bir gemide gemi işletme müteahhidi bulunduğu takdirde artık o geminin bir donatanı yok demektir. Aynı gemide hem bir gemi işletme müteahhidi hem de bir donatanın bulunmasına imkân yoktur. Zira donatan gemisini deniz ticaretinde işletendir. İşletme işini gemi işletme müteahhidine bıraktığına göre, kendisi donatanlıktan çıkmış, alelâde bir gemi maliki olmuştur. Gemisini bir işletme müteahhidine veren donatan ise, işletme müteahhidinin gemi ile mesul olması halinde, mülkiyet hakkına binaen hiçbir müdahalede bulunamaz.

cc) Kılavuz, ister ihtiyarî olsun, ister kılavuz alma mecburiyeti şeklinde olsun, gemi adamlarından sayıldığından bunların kusurlarından da donatan mesuldür. Ancak dar mânada mecburî kılavuzun kusurundan dolayı donatan mesul değildir, kılavuz bizzat mesuldür.

Kanunumuz doğrudan doğruya çatmadan donatanı veya gemi işletme müteahhidini mesul tutmuştur. Gemi adamlarının ve mecburî kılavuzun mesuliyeti ise çatma hükümlerine göre değil, umumî hükümlere göredir.

Yük sahiplerine gelince bunlar çatmadan mesul değillerdir.

b) *Donatan veya gemi işletme müteahhidi kime karşı mesuldür ?*

Donatan veya gemi işletme müteahhidinin çatmadan mütevellit mesuliyeti üçüncü şahıslara karşıdır. Üçüncü şahıslar kimlerdir?

aa) Mutazarrır olan geminin maliki veya bu gemi üzerinde aynı bir hakkı bulunan kimseler. Meselâ geminin donatanı, gemi üzerinde rehin hakkı bulunan kimseler. Ancak gemi işletme müteahhidi aynı bir hakka sahip olmamakla beraber, donatan gibi çatmadan mütevellit zarar ve ziyan talebini dermeyer edebilir. Zira kendisi «üçüncü şahısla olan münasebetinde donatan sayılır» (TK. m. 1051). Fakat buna mukabil gemi üzerinde aynı bir hakkı bulunmayan, çarter mukavelesi ile bağlı bulunan iare, kira mukavelesine göre gemiyi tutan şahıs tazminat talebinde bulunamaz.

bb) Muzarrır gemideki yük sahipleri veya bunlar üzerinde aynı bir hakkı bulunan şahıslar. Yükten kastedilen şey gemiye tahmil edilmiş olan yükür. Tazminat talebinde bulunacak şahıs ise çatma anındaki yük sahibidir. Sonradan yüke malik olan veya bunun üstünde bir aynı hak ihraz eden şahıs zarar ve ziyan istiyemez. Faraza çatmadan sonra konşimentonun devri ile avaryalı yüke malik olan şahıs dava açamaz.

Yükten gayri, gemide bulunan eşyaya vaki zararlar da, faraza yolcu-

ların, gemi mürettebatının yanlarındaki eşyaya vaki zararlar da ödenmelidir.

Bu eşyaların herhangi bir hukukî münasebete binaen gemide bulunmasının ehemmiyeti yoktur. Hattâ gizli olarak gemiye sokulmuş malların malikleri için de zarar ve ziyan talebi hakkı doğar.

cc) Mutazarrır gemide bulunan şahıslar. Bunların da hangi hukukî münasebete göre gemide bulduklarına bakılmaz.

İlk iki kategoride ancak aynı bir hakka sahip olan şahısların talep haklarının mevcudiyetinden bahsettik. Faraza mutazarrır gemi donatana bir çarter mukavelesi ile bağlı bulunan şahıs, yükün kendisine satılması vadedilen kimse çatmadan mütevellit tazminat davası açamaz diye ilâve ettik. Buna sebep burada bir haksız fiilin mevcut bulunması ve bu sebepten umumî hükümlerin tatbik edilmesidir. Umumî hükümlere göre ise bir şahsın yaptığı fiilin haksız olabilmesi için, fiilin bir hukuk kaidesini ihlâl etmesi, sübjektif bir hakka tecavüz etmesi lâzımdır. Sübjektif haklar ise mutlak ve aynı haklardır. Yoksa mukaveleden doğan nisbî haklar haksız fiil tarafından ihlâl edilemez. Zira bunlar ancak o hukukî münasebete iştirak eden şahıslar arasında vardır ve tesir gösterebilir. Bu münasebet ancak diğer âkid tarafından ihlâl edilebilir, yoksa bir üçüncü şahıs tarafından ihlâl edilemez [11].

Ancak nisbî hak sahibi aynı zamanda sözü geçen şeyler üzerinde, yani gemi, yük ve diğer eşya üzerinde zilyedlik iktisap etmişse, bu takdirde zilyedliğin ihlâli sebebiyle bir tazminat hakkı doğar telâkki edilmek icap eder. Zilyedliğin ihlâli de bir haksız fiildir. Fakat bu takdirde zilyedin isteyebileceği tazminat zilyedliğin ihlâlinden mütevellit tazminattan ibarettir [12].

dd) Acaba kusurlu gemi, bunun içerisindeki yük, eşya ve şahıslar zarara uğramışsa bunlar da tazminat talebinde bulunabilecekler mi?

Kusurlu gemi donatanının, gemi sebebiyle bizzat kendisinden zarar ve ziyan istemesi tabîi varit değildir. Hattâ aynı donatana ait iki gemi çatışsa ve bunlar da ayrı sigorta şirketlerine sigortalı bulunsalar, gene çatma hükümlerine göre tazminat hakkı doğmaz [13].

Acaba kusurlu gemide bulunan yük sahiplerine, yolculara ve gemi adamlarına vaki zararlardan kusurlu gemi donatana çatma hükümlerine göre mi mesuldür?

[11] V. Tuhr. c. I, s. 326-327.

[12] V. Tuhr. c. I, s. 326. Schaps. s. 722.

[13] Schaps s. 720. Ripert aksi kanaattedir. Zira her gemi ayrı bir deniz serveti teşkil eder mucip sebebinden hareket etmektedir.

Bu hususta çatma hükümlerini tatbik etmemek için şu mütalâa ileri sürülebilir. Kusurlu gemi donatanı ile bunun içerisindeki yük sahipleri, yolcular ve gemi adamları arasında bir mukavele vardır. Bunlara vaki olan zarar halinde ise akdin ihlâli bahis mevzuudur.

Sözü geçen şahısların talep hakları ancak akdin ihlâline matuf olabilir. Bir akid münasebeti bulunduğu yerde artık haksız fiilden bahsetmeğe imkân yoktur [14]. Buna mukabil gerek Alman doktrini gerekse buna uyan İsviçre doktrini bir fiilin aynı zamanda bir haksız fiil ve akdin ihlâli olabileceğini kabul etmektedir. Meselâ kiralanan şeyin kiracı tarafından tahrip ve izrar edilmesi halinde olduğu gibi. Kanaatimize göre v. Tuhr'un içtihadı, ekseriyet tarafından kabul edilmemekle beraber çok daha mantıkîdir. Fakat bugün aynı fiilin aynı zamanda bir haksız fiil ve akdin ihlâli sayılması hali bir realite olmuştur. Bu sebepten kusurlu gemideki yük sahipleri, bunlar üzerinde bir aynı hakkı bulunanlar, yolcular ve gemi adamları da çatma hükümlerine binaen tazminat talebinde bulunabileceklerdir. Ancak bunlar için aynı zamanda mukavelenin ihlâli sebebiyle dava açmak imkânı da vardır.

Acaba gemi bir gemi işletme müteahhidinin ise ve bunun işlettiği geminin kusuru ile bir çatma neticesinde gene kendi işlettiği gemi zarara uğramışsa, gemi malikine karşı vaziyeti ne olacaktır? Kendisi işletme mukavelesi ile gemiyi gemi malikinden almış bulunmaktadır. Artık gemi maliki donatan olmaktan çıkmış, gemi üzerinde yalnız mülkiyet hakkı kalmıştır. Bu takdirde işletme mukavelesini ihlâl ettiğinden malike karşı tazminatla mükelleftir. Bu yoldan gitmek gemi maliki için daha elverişlidir. Zira mukaveleyi ihlâl eden şahıs kendi kusursuzluğunu isbat ile mükelleftir. Yoksa gemi maliki müteahhidin kusurunu isbat ile mükellef değildir. Çatmadan, yani haksız fiilden gitseydi, müteahhidin kusurunu isbat zorunda kalırdı. Fakat burada da yukarıdaki kira akdi misalinde gösterdiğimiz gibi, hâkim içtihadı göre, iki talep hakkı aynı zamanda mevcuttur.

c) Hangi zararlar tazmin edilir?

Kanunumuz kimlerin tazminata hak kazanacağını tasrih etmediği gibi hangi zararların tazmin edileceğini de tasrih etmiş değildir. Bunları umumî hükümlere bırakmıştır.

Zarar bir şahsın mamelekinde husule gelen eksikliklerdir. Zararın tazmini ise bu eksikliği telâfi etmektir. Bu telâfi aynen olur, nakden olur. Malı izrar edilen, faraza gemisi çatma neticesinde batan şahsa aynı evsafda bir gemi verilebilir. Bu takdirde zarar aynen ödenmiştir. Yahut da

[14] v. Tuhr. c. I. s. 324; Ripert. no. 2072.

batan geminin kıymeti ödenir, bu takdirde ise zarar nakden ödenmiştir. Bizim kanunumuz zararın tazmin şeklinin tayinini hâkime bırakmıştır (BK. m. 43). Hâkim zararın aynen, nakden veya başka bir suretle tazminine karar vermekte serbesttir. Ancak tatbikatta, bilhassa çatmalarda her zaman bahis mevzuu olacak tazmin şekli nakden tazmindir.

aa) Geminin zararları. Geminin kendisine vaki zararlar, geminin delinmesi, batması, bir kısmının tahrip edilmesi gibi, kaza ânındaki kıymetlerine göre hesap edilir. Fakat bu kıymeti takdir için fiatları esas alınacak mahal, kaza mahalli değildir. Normal olarak geminin paraya çevrilebileceği mahaldir. Geminin tamir masraflarının, zarara uğrayan teferuatının kıymetlerinin nasıl hesap edileceğini teker teker saymağa imkân yaktır. Umumî prensipleri tatbik ederek her münferit hâdiseyi ona göre halletmek icap eder.

Diğer taraftan, kusurlu taraf, eğer yapılmış ise batan geminin çıkarma, tamir edilecek limana kadar getirme, ilh.. masraflarını, geminin tamiri müddetince gemi adamlarına ödenen ücretleri, başka bir gemi tutma mecburiyeti hasil olmuş ise onun masraflarını, dispeç masraflarını, kendi yolcuları veya yük sahiplerine bu yüzden bir şey ödemiş ise onları da tazmin ile mükelleftir. Diğer taraftan mahkeme masrafları, mahkemeye tekaddüm eden masraflar da buraya girer.

Kusurlu gemi donatanı veya işletme müteahhidi, zarara uğrayan geminin yalnız müsbet zararını değil, aynı zamanda mahrum kaldığı kârı da ödemekle mükelleftir. Ancak hangi kârların çatma neticesinde elde edilemediği gene uygun illiyet rabıtasına göre tayin edilir. Kaide olarak, batan veya zarara uğrayan gemi ile donatanın kusuru olmadan ticaret yapamadığı müddete ait olan muhtemel kârlarını ister. Bu müddet de yeni bir gemi alınıncaya veya tazminat olarak yeni bir gemi verilinceye yahut da tamirat yapıncaya kadar olan müddettir. Bu zararlar bilhassa yük ve yolcu navlunu bedelleridir. Ancak bunların safi geliri istenilebilir. Geminin donatanının yapacağı masraflar tenzil edilir.

Yukarıda tebarüz ettirdiğimiz gibi mahrum kaldığı kârı isteyen şahıs, bu zararın da çatma neticesinde doğduğunu ispat etmelidir.

bb) *Yüke vaki zararlar:*

Yüke vaki zararlar. yükün tamamen ziyayı halinde, yükün varma limanındaki kıymeti değil, muhtemel olarak bunu aşacak bulunan satış fiatı tazmin edilir [15]. Kısmî ziya halinde ise, kurtarma ve yardım masrafları, muhafaza masrafları, karaya çıkarılmışlarsa sigorta masrafları, kısmen kurtarılan mal karada satılmış ise, satış masrafları, yüklerin mü-

[15] Schaps. s. 733.

tebaki taşınması için ödenen fazla navlun, ilh. ile mahrum kalınan kâr da tazmin edilir.

Ayrı bir navlun mukavelesine mevzu teşkil etmeyen mürettebatın ve yolcuların yanlarında bulunan eşya hakkında da umumî hükümler tatbik olunur.

cc) *Şahıslara vaki zararlar:*

Çatmadan mütevellit bir tazminat istiyebilmek için o şahsın gemide bulunması şarttır. Faraza gemi olmıyan bir cisim de, rıhtımda bulunursa çatmaya binaen tazminat istiyemez. Ancak haksız fiillere göre tazminat talebinde bulunabilir. Fakat zaten çatma halinde şahıslara vaki zararlarda tatbik edilecek kaideler haksız fiillere müteallik hükümlerdir. BK. 45, 46, 47 nci maddeleri burada da tatbik olunur.

B — Müşterek kusurlu çatma:

Çatışan gemilerin hepsi kusurlu ise bu takdirde kusurlu gemilerin donatanları müştereken mesuldür. Ancak bu mesuliyetlerin hangi esasa göre ölçüleceği ötedenberi münakaşa edilmiştir.

Bazı memleketler, Roma hukukundan gelen bir kaideye binaen, kusurların ağırlığını nazarı itibara almıyarak, müşterek kusur halindeki vaziyeti kazaya benzetmişler ve tarafların kendi zararlarını çekme kaidelerini koymuşlardır. Bu sistem basittir ve hâkimin takdirine de az yer verir. Eskiden İngiltere, Almanya, İtalya ve Hollandada da tatbik olunan bu usul bugün hâlâ Japonya, İspanya, İspanyol kanunu tesiri altındaki güney Amerika Devletleri, ezcümle Arjantin, Şili, Venezuela ve Uruguvayda tatbik edilmektedir [16].

Bizim eski Ticareti Bahriye Kanunumuz ise, zararı kusurlu gemilerin kıymetleri nisbetinde taksim etmektedir.

Eski kanunumuzun mehazı olan Fransız kanununun tatbikatında ise bu hususta ötedenberi umumî hükümlere müracaat edilmekte ve zarar tarafların kusurlarının ağırlığı nisbetinde taksim edilmekte idi.

İşte Brüksel mukavelesi de bu sonuncu tarz tanzimi kabul etmiştir. Brüksel mukavelesine uygun olan kanunumuz da müşterek kusur halinde tarafların mesuliyetini kusurların ağırlığı nisbetinde paylaşmıştır (TK. m. 1277). Ancak şu husus ta unutulmamalıdır ki haksız fiilden mütevellit tazminat bir ceza mahiyetinde değildir. Bu sebepten, mesuliyet mücerret kusurun ağırlığına göre değil, kusurun hâdisede müessiriyet derecesine göre tahmil edilmeli ve kanunun ibaresi bu yolda tefsir edilmelidir [17].

[16] Ripert, no. 2092.

[17] Mittelstein, sah. 377; Schaps, sah. 751.

Zira kanun az kusurluyu az, ziyade kusurluyu fazla cezalandırmak istemiş değildir.

Ancak kusurların ağırlık yani hâdiseye müessiriyet derecelerini tayin etmek mümkün değilse veya kusurlar aynı derecede müessir gibi görülüyorsa, mesuliyetler de müsavidir.

Müşterek kusurlu çatmaya misal. Meselâ A gemisi kusuru ile B gemisini kendisine yol verecek bir duruma getirir, B ise kâfi derecede yol vermezse veya A gemisi nizamata aykırı bir şekilde demirlemiş ve bu sebepten B gemisinin kusurlu bir hareket ile kendisine çarpmasına sebebiyet vermiş ise, müşterek kusurlu çatma vardır.

Gemilere âriz olan zarardan kusurlu gemi donatanları kusurları nisbetinde mesuldür demiştik. Meselâ gemilerdeki mallardan biri 50.000 lira zarar görse, gemi donatanlarından birinin kusuru $\frac{2}{3}$, diğerinin kusuru ise $\frac{3}{5}$ nisbetinde zarara sebebiyet vermiş bulunsa, gemi donatanlarından biri 30.000, diğeri ise 20.000 lira ödeyecektir.

Umumî hükümlere göre (BK. m. 50), müştereken bir haksız fiil işleyenler arasında teselsül vardır. Halbuki kanunumuz çatma halinde, kusurlu gemilerin gemideki yük sahiplerine karşı olan mesuliyetlerinde bir teselsül kabul etmemiş, donatanları hisselerine isabet eden miktar ile mesul tutmuştur. Yukarıdaki misalde mutazarrır yük sahibi 50.000 liralık zararını kusurlu donatanların yalnız birinden istemek hakkını haiz değildir.

Ancak bu kaidenin bir istisnası vardır. Gemide bulunan şahıslara vaki cismanî zarardan (bu şahısların herhangi bir hukukî münasebete binaen gemide bulunmalarının ehemmiyeti yoktur. Gemi adamı, yolcu, hattâ kaçak olarak gemiye girmiş bulunabilirler) kusurlu donatanlar müteselsilen mesuldürler. Bu müteselsil mes'uliyet de umumî kaideye göre deniz serveti ile mahduttur. Fakat donatan şahsan kusurlu ise, mesuliyet hem müteselsil hem de hudutsuz olabilir. Ancak hissesinden fazlasını ödeyen donatan diğer gemi donatanına fazla ödediği tazminat nisbetinde rücu edebilir.

Brüksel konferansından evvel muhtelif memleketlerin hukukları mesuliyetin müteselsil olması bahsinde birbirinden çok farklı idi. Belçika, İtalya, Alman ve Birleşik Amerika hukuku müteselsil mesuliyeti kabul ediyor. İngiliz hukuku ise gerek şahıslara, gerekse mala vaki zararda müteselsil mesuliyeti kabul etmiyordu. Brüksel mukavelesi ortalama bir hal tarzı bulmuştur. Bu sebepten şahıslar bakımından teselsülü kabul etmesinin illeti mantıkî olmaktan ziyade muhtelif hukuk sistemlerini telif gayesinde münderiçtir [18].

[18] Ripert, no. 2096.

Çatmanın hususi bir hal tarzı göstermesi zarar gören şahısları ve yük ile ilgilileri kendi gemilerinin donatanını navlun veya hizmet akdinden, diğer gemiyi de ayrıca haksız fiilden takip etmelerine mâni değildir [19].

Acaba çatma üç gemi arasında vukubulmuş, bunlardan ikisi kusurlu bulunmuş ise vaziyet ne olacaktır?

Ticaret Kanunumuzun 1277 nci maddesi kusurlu gemilerin ve bunlar içerisindeki şahıs ve yükün zararı halini tanzim etmiştir. Eğer çatışan gemiler arasında bir kusursuz gemi mevcut ise kusurlu gemiler, bu kusursuz gemiye karşı umumî hükümlere göre yani Borçlar Kanununun 50 nci maddesine göre müteselsilen mesuldür.

Meselâ A, B, C gemileri arasında bir çatma oluyor. A ve B gemisi kusurlu, C gemisi ise kusursuzdur. B gemisi ile C gemisi zarar görüyor. C gemisi her iki gemiye bütün zararını ödetebilir. Fakat B gemisi ile A gemisi arasında ve bunların fazla ödedikleri miktar için birbirlerine rücu hakkında gene TK. m. 1277 hükümleri cereyan eder. Eğer her üç geminin de kusuru çatmada müessir olsaydı, o takdirde sözü geçen maddenin hükümleri yani müşterek kusurlu çatma hükümleri üç gemiye de tatbik edilecekti.

Bu kısma nihayet vermeden önce bir de çatma halindeki ademi mesuliyet kayıtlarından bahsedelim. Donatanlar yaptıkları navlun ve cer mukavelelerinde, koydukları ademi mesuliyet kayıtları ile, deniz kazalarından ve diğer zararlardan kendilerini berî kılabilirler. Bu kayıtlar umumî âdâba mugayir olduğu nisbette bâtıldır. Diğer taraftan donatan kasdından ve ağır kusurundan kendisini berî kılamaz (BK. m. 99). Bu hudutlar haricinde bir ademi mesuliyet kaydı konulmuş ise, faraza donatanın hafif kusurları veya gemi adamlarının kusurları neticesinde husule gelecek deniz kazalarından doğacak mesuliyeti bertaraf eden bir kayıt mevcutsa, bu kaydı koyan donatan aleyhine, diğer âkid taraf ne mukaveleden, ne de haksız fiilden dolayı dava açamaz.

Meselâ B gemisi tarafından çekilen A gemisi B ve C gemilerinin müşterek kusuru ile C gemisi ile çarpışıyor. A ile B gemisi donatanları arasındaki cer mukavelesinde deniz kazalarına karşı bir ademi mesuliyet kaydı vardır. A, B ye bu sebepten müracaat edemez. A gemisinin donatanı C gemisine bütün zararını ödetiyor. Zira C ile B nin mesuliyeti A ya karşı müteselsildir. Bu defa C hissesinden fazla ödediği miktar için B gemisine müracaat ediyor. B gemisi A ile arasındaki mukavelelerin ademi mesuliyet kaydına istinat edemez. Kusuru nisbetinde C nin ödediği miktara iştirak mecburiyetindedir. Zira C, A nın halefi sıfatıyla B ye müracaat etmiyor,

[19] Mittelstein, sah. 378.

müteselsil borçlu sıfatı ile ödemek zorunda kaldığı meblâğ için müracaat ediyor.

Navlun mukavelesinde yük hakkında bir ademi mesuliyet şartı konulmuş ise vaziyet ne olacaktır?

A gemisi ile B gemisi çarpışıyor. Müşterek kusurlu çatma vardır. A gemisindeki yük 10.000 lira zarar görüyor. Fakat A gemisi donatanı ile yük sahipleri arasında deniz kazalarına karşı bir ademi mesuliyet kaydı mevcuttur. Bu sebepten mutazarrır yük sahibi A gemisi donatanına müracaat edemiyor, B gemisi donatanına müracaat ediyor. Yukarıda söylediğimiz gibi burada TK. m. 1277 nin hükümleri cari olduğundan, B gemisi ancak kusur nisbeti derecesinde mesuldür. Müteselsil mesuliyet yoktur. 2/5 nisbetinde zarara iştirak mecburiyetinde ise 4.000 lira öder. Diğer 6.000 lirası hiçbir donatana ödetilemez. Fakat şahıslara vaki zararlar için mesuliyet bu halde de müteselsildir. Faraza 10.000 liralık zarar A gemisindeki şahsa vaki olmuş ise, B gemisi 10.000 liranın tamamını öder. Ancak 6.000 lirası için B gemisine rücu eder. B gemisi mutazarrır şahıs ile arasındaki ademi mesuliyet kaydına istinat edemez. Zira B nin talebi akde müsteniden değil, haksız fiilden doğan müteselsil mesuliyete binaendir. Demek oluyor ki Ademi mesuliyet kayıtlarının, müşterek kusurlu çatma halinde şahıslara vaki zararlar da büyük bir kıymeti yoktur.

III — Kıyasen veyâ vasıtalı çatma:

Bugünkü hukukumuza ve Brüksel mukavelesini takip eden diğer hukuk nizamlarına göre fiili çarpma olmadan da çatmadan bahsedilebilmektedir. Bu nevi çarpmalara Almanlar vasıtalı çatma, gemilerin birbirlerini uzaktan ızırarı [20] derler. Sayın hocamız Mazhar Nedim Göknil ise isabetli bir tâbir olarak «Kıyasen çatma» demektedir.

Eski Fransız kanunu ve Fransız mahkeme içtihatları fiili çarpma olmadan çatma hükümlerinin tatbikine imkân vermezdi. Eski Fransız kanununda da iktibas edilen Ticareti Bahriye Kanunumuza göre de kıyasen çatmaya imkân yoktu. Bu sebepten bir geminin nizami sür'atini aşan bir sür'atle hareketinden doğan dalgaların bir yelkenliye zarar vermesi, bir geminin yanlış manevrası neticesi, diğer bir geminin batmasını intaç ettiği gibi halinde çatma hükümleri tatbik edilmezdi.

Fakat Brüksel mukavelesi ve ondan muktebes bugünkü Ticaret Kanunumuz fiili çarpma olmadan da çatmayı kabul etmektedir. TK. m. 1279 bu nevi çatmadan bahseder.

Sözü geçen maddedeki çatma bahis mevzuu olmak için maddi bir te-

[20] Schaps, s. 779. «Fernschädigung zwischen Schiffens».

mas olmadan, fiili bir çarpma vukua gelmeden diğer gemiye zarar veril-
melidir.

Normal çatmalarda kaide olarak yük veya şahıslar ile aynı zamanda
gemi de zarara uğramıştır. Halbuki kıyasen çatmada gemi zarara uğra-
madan yük ve şahıslar zarara uğrayabilirler. Meselâ büyük hızla geçen
bir gemi çıkardığı dalgalar ile yüklü bir mavnanın mallarını ıslatırsa,
yahut yelkenlideki gemi adamını bu dalga suya yuvarlarsa, yalnız şahıs
veya mal ızrar edilmiş olur.

Brüksel mukavelesinin 13 üncü maddesine uyan kanunumuz kıyasen
çatmanın bahis mevzuu olabileceği iki hali tasrih etmiştir. Halbuki diğer
çatma nevilerinde böyle bir tahsis yok, umumiyetle kusur ile çatmanın
hudusunden bahis vardı. Brüksel mukavelesinin ve kanunumuzun kabul
ettiği iki ihtimal şunlardır:

a) *Nizamata aykırılık:*

Gemi adamları nizamata aykırı bir şekilde hareket ederek diğer ge-
minin zarara uğramasına sebep olmuş bulunmalıdır. Bu nizamatin başında
Men'i Musademe Nizamnamesi gelir. Fakat diğer nizamata, meselâ İzmir
ve İstanbul Limanları Nizamnameleri veya salâhiyetli makamların emir,
talimat ve tamimleri de riayeti mecburî kaidelerdendir. Bunlara riayet-
sizlik neticesi de başka bir gemiye zarar iras edilmiş olursa yine kıyasen
çatma vardır.

b) *Manevra yapmak veya yapmamak:*

Yapılması gereken yerde manevra yapmamak ve yapılmaması gere-
ken yerde yapmak, yani yanlış manevra yapmak neticesinde diğer gemiye
bir zarar iras edilmiş ise yine kıyasen çatma vardır. Eğer sözü geçen ma-
nevrâ hakkında kanunî bir hüküm varsa, artık mesuliye bu şikka göre
değil nizamata aykırılığa göre meydana gelir. Bu şikka göre mesuliyetten
bahsedilebilmek için manevra yapma ve yapmama hakkında kanunî bir
hüküm bulunmamalıdır. Neyin manevra olduğu, ne zaman yapıldığı ve ne za-
man yapılmıyacağı denizciliği ve gemi tekniğini ilgilendirir ve münferit
hâdisede ehli-vukuf işidir.

Çatmalara müteallik diğer hükümler, kıyasen çatmalarda da tatbik
olunur. Burada da kusursuz çatma, kusurlu çatma, müşterek kusurlu çat-
ma ve hattâ ikiden fazla gemilerin çatışması bahis mevzuudur.

IV — Zaman aşımı:

Çatmalardan doğan tazminat hakları, diğer haksız fiillerden ayrı ola-
rak, iki sene geçmekle zaman aşımına uğrar (TK. m. 1442, f. 2). Zaman
aşımının başlangıcı çatmanın vukuu günüdür. Fakat müşterek kusurlu
çatmalarda, hissesinden fazla ödeyen şahsın rücu hakkı hususundaki za-

man aşımı fazla tediyenin yapıldığı günden itibaren bir senedir (TK. m. 1444, f. 3).

Bu bir ve iki senelik müddetler zaman aşımıdır, yoksa sukutu hak müddeti değildir. Bu sebepten resen nazarı itibara alınamaz ve zaman aşımalarının talik ve inkıtına ait kaideler burada da cereyan eder.

V — Salâhiyet (Yetki):

I — Dahili salâhiyet:

a) Vazife:

Salâhiyetin bir kısmı olan ve madde itibarile salâhiyet de denilen vazife, çatma hâdiselerine hukuk veya ticaret mahkemelerinin mi bakacağı hususudur. Temyiz mahkemesinin devamlı olarak kabul ettiği içtihadı göre, tüccarların, ticarî işlerine bağlı da olsa, haksız fiillerinden mütevellit davaları hukuk mahkemelerinde görülür. Demek oluyor ki Ticaret Kanununun 25 inci maddesinin kabul ettiği müteferri muamele kategorisi ancak hukukî muameleler hakkında bahis mevzuu olur. Fakat haksız fiillere kabili tatbik değildir. Temyiz mahkememizin bu içtihadı kabili tenkit olmakla beraber burada bu hususu tahlile girişecek değiliz. Ancak şunu tebarüz ettirmekle iktifa edeceğiz. Müteferri muamele mefhumu bize daha ziyade Fransadan gelmiştir. Orada bizim kanunumuzdan fazla bir rahat bulunmadığı halde, bir ticarethaneye bağlı haksız fiiller, dolayısıyla ticarî mevaddan addedilmektedir. Bizde ise bilhassa 22 nci maddenin tefsiri ve burada tüccarın akidleri yanında ayrıca bir de «borçları» ndan bahsedilmesi bu imkânı vermektedir. Temyiz mahkemesinin kanaatine göre eğer bir fiil, haksız fiil de olsa, Ticaret Kanununda ayrıca tanzim edilmiş ise Ticaret mahkemelerinin vazifesi dahilindedir.

Meselâ çatmalar, gayri kanunî rekabetler bu meyandadır. Bu fiilleri bîzatihi ticarî muamele saymağa imkân yoktur. Zira bunlar evvelâ muamele değildir, sonra da ticarî muameleler arasında gösterilmemiştir. Bunları ticaret mahkemelerine göndermenin, Yargıtay'a göre yegâne sebebi Ticaret Kanununda ayrıca tanzim edilmiş bulunmalarıdır. Halbuki haksız rekabet, karşılıksız çek çekme, Ticaret Kanununun 40 inci maddesine göre hilâfı hakikat beyanatta bulunmak Ticaret Kanununda tanzim edildiği halde, eğer şartları varsa Ceza mahkemesine gider. Demek oluyor ki bir hususun mücerred bir kanunda tanzim edilmesi, o hükmün mahiyetini ve vazife noktasını tayine kâfi değildir. Bu husustaki yegâne kıstas, tüccarın ticarî faaliyetine müteferri fiiller olmaları sebeble bunları da ticarî addetmektir. Bir fabrikada, fabrikatörün mes'uliyetini gerektiren bir haksız fiil ile bir amele işi esnasında ve işi sebeble mutazarrır olmuş ise o amele işi ne diye Ticaret mahkemesine göndermekten çekinelim. Bir ticarî işletme sahasına giren bütün fiiller, bunlar haksız fiil de olabilir,

bir bütün olan ticarî işletmenin, ticarethanenin teferruatlarıdır, aynı mukadderata tâbi olmak gerekir.

Yargıtay Dördüncü Hukuk Mahkemesinin bir geminin gemi olmıyan bir şeye çarpmasından doğan ihtilâfı, hâdisede Ticaret Kanununa göre bir çatma bulunmadığı halde, Hukuk mahkemesinin vazifesi haricinde görmesini, yukarıda müdafaa ve iştirak ettiğimiz kanaate uygun gibi gösterirler [21]. Halbuki sözü geçen kararda bu husus sarîh değildir. Hattâ aynı daire reisinin bu kararın mucip sebeplerine müteallik bir makalesinde [22], Temyiz mahkemesinin çatma ve haksız rekabeti ticarî addetmekteki mucip sebebini tekrarlar görünmektedir. Ticaret Kanununa göre gemi adamlarının kusurlarından donatan mesuldür, binaenaleyh bu husus da Ticaret Kanununda tanzim edilmiştir ve Ticaret Kanununda tanzim edilen bir hâdiseye, ticarîdir, ticaret mahkemesinde görülür denilmektedir. Bu sebepten sözü geçen kararı, tüccar ve ticarethaneden sadır olan haksız fiilleri mutlak surette ticarî addeden bir karar olarak göstermeğe imkân yoktur.

Eğer çatma bir harp gemisi veya âmme hizmetlerine ayrılmış bir gemi ile vukubulmuş ise, davacının idare veya şahıs olduğuna göre vaziyet değişir. Davacı şahıs ise, ortada bir idarî fiil, bir hizmet kusuru bulunduğuna göre vezifeli mahkeme Danıştay olmak gerekir. Burada bir tam kaza davası vardır. Eğer davacı Devlet ise vazifeli mahkeme tabii Ticaret mahkemesidir. Zira Danıştay ancak idare aleyhine açılan davalara bakar.

b) Yer itibarile salâhiyet:

TK. m. 1029 a göre donatana karşı, donatan sıfatile bağlama limanında dava açılabilir. Donatma iştiraki ve işletme müteahhidi hakkında da aynı kaide caridir (TK. m. 1049 ve 1051). Sözü geçen madde davacıya bir salâhiyet vermiştir, yoksa mutlaka bağlama limanında dava açma mükellefiyetini yüklemiş değildir. Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununa göre salâhiyetli mahkeme bakımından verilen imkânlar bakidir. Meselâ Usulün 21 inci maddesine göre dava haksız fiilin vukubulduğu yer mahkemesinde, ihtiyatî haczin konulduğu yer ve davalının ikametgâhı mahkemesinde de açılabilir.

2 — Milletlerarası salâhiyet:

Çatmalar çok defa muhtelif tâbiyette gemiler arasında, muhtelif yerlerde vuku bulabilir. Faraza bir İtalyan gemisi ile bir Fransız gemisi Türk karasularında çatışabilirler. Bu takdirde alâkalı memleketlerden hangisi-

[21] Hırs, sah. 586-588.

[22] Şemsettin Temizer, Hukukî Bilgiler Mecmuası, sah. 5454-5458.

nin mahkemeleri salâhiyetlidir? Deniz hukukunun tevhidî hususunda büyük gayretleri görünen «Comité maritime international» isimli cemiyet tarafından, aktedilen konferanslarda, çatmalar hususunda milletlerarası salâhiyet meselesi fikirleri çok meşgul etmiştir. Hamburg ve Amsterdam konferanslarında üstünde çalışılmış, fakat bir neticeye varılamamış, Brüksel konferansı da bu hususu tanzim etmemiştir. Her ne kadar Brüksel mukavelesinden sonra, milletlerarası salâhiyet meselesinin önemi ikinci dereceye düşmüş farzolunuyorsa da bu doğru değildir. Salâhiyetli mahkemeyi tayin bugün de çok büyük ehemmiyettedir.

Evvelâ salâhiyettar mahkeme hususunda kat'î bir kaide tarafları reddütten kurtarır. Sonra her ne kadar bir çok memleketlerin kabul ettiği beynelmilel bir Brüksel mukavelesi varsa da, aynı kaidelerin her memleketteki tefsiri başka başka olabilecektir. Zaten mukavele bazı hususları milli kanunlara terketmiştir. Bilhassa mahkemesi salâhiyetli olan memleket *lex fori*'yi tatbik ediyorsa, salâhiyeti tayin çok önem kazandı. Bu sebeplerden Brüksel mukavelesinden sonra da çatma hususunda milletlerarası salâhiyet meselesi önemini muhafaza etmektedir.

Bu meselede konuşulan bir husus ta çatma hâdiselerinde bir tek mahkemenin mi, yoksa muhtelif mahkemelerin mi salâhiyeti olacaktır. Yukarıda adı geçen 1904 tarihli Amsterdam konferansında yapılan fakat tasdike iktiran etmemiş bulunan bir projeye göre, üç mahkemenin birden salâhiyeti kabul edilmişti. İkametgâh mahkemesi (bundan hakikî ve ticarî ikametgâh anlaşılır), çatmanın vuku bulduğu yer mahkemesi, haczin konulduğu yer mahkemesi.

Salâhiyetli mahkemelerin taaddüdü, kazai ihtilâfları azaltacağı yerde çoğaltır. Bu sebepten projenin vardığı karar mantikî olmaktan ziyade muhtelif memleketlerin sistemlerini telif gayesine dayanmaktadır.

Bugünkü durumda bu hususta her memleketin Devletler hususî hukuku için kabul ettiği kaideler caridir. Bizde bu mesele 23 şubat 1330 tarihli Kanunu Muvakkatin 4 üncü maddesine göre halledilmelidir. Bu madde koyduğu kaide ile, muayyen istisnalar baki, ecnebilere müteallik bütün davalarda mahkemelerimizi salâhiyetli görmektedir. Ancak muvakkat kanun bu salâhiyeti «Türkiye kavanin ve nizamat ve usulüne tevfikân» verdiğinden, mutlak bir salâhiyet bahis mevzuu değildir. Eğer usule müteallik, kanunlarımızın veya diğer kanun ve nizamatımızın bir hükmü salâhiyet veriyorsa ancak bu takdirde ecnebilere davalarında salâhiyetli bulunuruz. Faraza çatma Türk karasularında vaki olmuşsa, davalının Türkiyede ikametgâh veya meskeni varsa ilh.. Türk mahkemeleri salâhiyetlidir [23]. Yargıtay Ticaret Dairesi 17/6/938 günlü kararı ile de bu

[23] M. Raşit Sevig, sah. 103 v.m.; M. Resit Belgesay, sah. 89 v.m.

kaideyi teyit etmiştir. Davalının Türkiye dahilinde oturmamasına ve çatmanın da Türk karasuları dışında vuku bulmasına rağmen, ihtiyatî tedbir kararı İstanbulda alındığından mahkemelerimizi salâhiyetli bulmuştur [24]. Ancak yine Yargıtay Ticaret Dairesi 3/7/928 tarihli bir kararının gerekçesinde «salâhiyet itirazının ancak Türkiye mahkemeleri arasında cereyan edebileceği nazarı dikkate alınmıyarak» dediğine göre iç salâhiyete ait kaidelerin, Devletler hususî hukuku sahasında rol oynamacağını kabul eder görünmektedir [25]. Bu karara göre mahkemelerimiz kendisini salâhiyetsiz ve ecnebi bir mahkemeyi salâhiyetli göremeyecektir. Fakat Yargıtayın 928 yılından sonra doğru görünmeyen bu kararında ısrar edip etmediğini bilmiyoruz.

Demek oluyor ki eğer dahili salâhiyet kaidelerimiz mahkemelerimizden hiçbirine salâhiyet vermiyorsa, salâhiyetli mahkeme ecnebi mahkemedir. Ancak salâhiyete müteallik kaideler umumiyetle âmir hükümlerden bulunmadığından, davalı esasa girişmeden itiraz etmezse, ihtilâf mahkemelerimizde görülür (H.U.M.K. m. 23).

Ancak Türk vatandaşlarının alâkalı bulunduğu çatma davalarında Türk mahkemeleri herhalde salâhiyetlidir [26].

Demek oluyor ki bir Türkün davasına herhalde Türk mahkemelerinde bakılır. Ecnebler arasındaki çatma davalarına ise, eğer çatma Türk karasularında vuku bulmuş ise, davalı Türkiyede ikametgâh sahibi ise, gemi hakkında veya davalının diğer malları hakkında çatma sebebi ile Türkiyede bir ihtiyatî tedbir veya ihtiyatî haciz kararı alınmış ise (H. U. M. K. m. 12) Türk mahkemeleri salâhiyetlidir. Bu kaideler bütün haksız fiillere bu meyanda çatmalara da şamil kaidelerdir. Neyin haksız fiil ve çatma olduğu hususunu tayin edecek makam ise Türk mahkemeleridir.

VI — Kanunların çatışması:

Çatma bir devletin karasularında vuku bulabileceği gibi açık denizlerde, yabancı devletlerin karasularında, aynı milliyette veya ayrı sancakta gemiler arasında da meydana gelebilir. Bu takdirde tatbik edilecek kanunu bulmak icap eder. Brüksel mukavelesinin tanziminden sonra bu mesele ehemmiyetinden çok kaybetmiştir. Ancak henüz Brüksel mukavelesini tasdik etmiyen devletler bulunduğu gibi, Brüksel mukavelesinin tanzim etmiyerek millî kanunlara terkettiği hususlar da vardır. Bu sebepten tatbik edilecek kanunu bulmak taraflar için hâlâ ehemmiyetli olabilir. Brüksel mukavelesi bu hususta bir kaide koymamış ve bunu millî kanunlara ve Devletler hususî hukukuna bırakmıştır.

[24] Bk. I. Öktem. sah. 120.(H.U.M.K. m. 12).

[25] Bk. I. Öktem. sah. 124.

[26] M. Raşit Sevig, sah. 128.

Bu meseleyi muhtelif ihtimalleri gözönünde tutarak mütalâa edelim:

a) Çatma Türk karasularında vaki olmuş ise, gemilerin tâbiyetleri ne olursa olsun Türk kanunları tatbik edilir (*lex loci delicti*). Zira haksız fiillerden mütevellit mesuliyeti tanzim eden kaide dahili emniyete müteallik kaidelerdir [27]. Ancak mutazarrır yük sahipleri ve yolcuların kendi donatanları aleyhine açacakları dava mukavelenin ihlâlinden doğan bir dava olabildiğinden burada haksız fiillere değil mukaveleye müteallik Devletler hususî hukuku kaidesi tatbik edilmek gerekir (*Locus regit actum*) [28].

b) Açık denizde çatma:

aa) Gemiler aynı tâbiyette iseler müşterek bayrak kanunu tatbik edilir. Zira açık deniz kimsenin hâkimiyetine tâbi olmadığı gibi, taraflardan hiçbiri de bir itirazda bulunamaz. Zira ikisine de millî kanunları tatbik edilmektedir. Eğer millî kanun adaletsiz neticeler doğuruyor ve intizamı âmmeye mugayir oluyorsa hâkimin kanunu (*lex fori*) tatbik edilmelidir diyenler vardır [29]. Ripert ise bu takdirde intizamı âmme mefhumunun çok ileri götürüldüğü kanaatindedir [30].

bb) Gemiler ayrı tâbiyette iseler. Bu takdirde umumiyetle kabul edilen bir kaide yoktur. Böyle bir kaidenin yokluğu ekseriya *lex fori*'yi tatbik sevk etmektedir.

Fakat bu tarzı hal mantikî olmaktan ziyade, daha iyisi bulunmadığı için kabul edilmiş pratik bir kaidedir. *Lex fori*'nin tatbiki önemli mahzurları ihtiva etmektedir. Tatbik edilecek kanun böylece salâhiyetli mahkemeye bağlı bulunmaktadır. Salâhiyetli mahkeme de ekseriya müteaddit olabileceğinden, davacıya en elverişli kanunu seçmek imkânı verilmiş bulunmaktadır.

Değişmez bir kaide bulmak için mutazarrırın millî kanununu teklif etmişlerdir. Bir donatan millî kanunundan ne daha fena ne de daha müsait vaziyette bulunabilir, açık denizlerdeki seyirlerinde millî kanununun gösterdiği mesuliyetlere tâbi tutulmalıdır denilmektedir.

Diğer bazı müellifler davacının Sancak Kanununu tatbik etmek isterler. Daha âdil gibi görünen bir üçüncü fikre göre her iki sancak kanunu birden tatbik edilmelidir. Her iki kanunun mutazarrırın lehine olan hükümleri alınmalıdır, davalı kendi kanununun tahmil ettiğinden fazla me-

[27] M. Raşit Sevig: sah. 236; Ripert: no. 2074; Schaps: sah. 684; A. Kemal Yörük: sah. 290.

[28] Ripert: No. 2075.

[29] Schaps, sah. 685.

[30] Ripert, no. 2076.

suliyet yüklenmemekte haklı olduğu gibi, davacı da kendi kanununun verdiği haktan fazlasına sahip olmamalıdır derler. Bu kaide daha ziyade ceza hukukundaki suçlunun lehine hareket etme prensibinden doğmaktadır. Halbuki bir hâdiseye tatbik edilecek kanun meselesi hâkimiyet esasına dayanır. Aynı hâdisede ise muhtelif iki devletin hâkimiyeti aynı zamanda cereyan edemez [31].

cc) Ecnebi karasularında vaki çatmalarda ise karasularında çatma vaki olan devletin kanunu tatbik edilmek gerekir. Hâdisede bir Türk gemisi bahis mevzuu ise çatma nerede vaki olursa olsun Türk kanunu tatbik edilir derler [32]. Yabancı ve yerli ekseri müellifler bu kaideye taraftar iseler de, bu prensip her zaman hukukî bir esasa dayanmamaktadır. Bu sebepten Ripert ecnebi karasularında vaki çatmalarda bir Fransız gemisi methaldar olsa da, ecnebi kanununun tatbikini icap eder görmekte ve buna bir çok Fransız Temyiz Mahkemesi içtihatlarını da şahit olarak göstermektedir. Bu prensip daha mantıkîdir.

FAYDALANILAN ESER VE MAKALELER

- Prof. M. Nedim Göknül:* Deniz Ticareti Hukuku, İkinci bası, Ankara, 1942.
Ord. Prof. Dr. E. Hirs: Ticaret Hukuku Dersleri, İkinci bası, 1946.
Prof. Ali Kemal Elbir: Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul, 1934.
Prof. Ali Kemal Elbir: Bahri müsademede hukuki mesuliyete müteallik bir mesele. İst. Baro. Mec. 1932, sah. 3419-3459.
Prof. M. N. Göknül: Bir sefinenin sahile çarpması hakkında. Huk. Bilgiler Mec. 1937, s. 5286-5292.
Şemsettin Temizer: Gemilerin lka ettiği zarar ziyan davalarının rüyetli hukuk mahkemelerinin vazifesi haricindedir. Huk. Bilgiler Mec. 1937, s. 5454-5458.
Doc. Galip Gültekin: Deniz Hukuku. Çatma, kurtarma ve yardım. Cemil Bilsel'e armağan. İst. 1939, sah. 609,642.
Ord. Prof. M. Rasit Seviç: Devletler Hususi Hukuku, cilt 2, İstanbul, 1942.
Ord. Prof. Mustafa Resit Belgesay: Devletler Hususi Hukukunda Adliye, İst. 1925.
Prof. A. Kemal Yörük: Devletler Hususi Hukuku. Tesriî salâhiyet ihtilâfı, İst. 1937.
I. Öktem: H. U. M. Kanunu, İctihatlar 2. basılıs, İst. 1943.
G. Schaps: Das deutsche Seerecht. 2. auflage, 1929.
v. *Max Mittelstein:* Ehrenbergs Handbuch des gesammten Handelsrecht. Band.VII.
J. v. Gierke: Handelsrecht u Schiffahrtsrecht. 4. Auflage.
G. Ripert: Droit Maritime. 3. édition 1929.
J. Bonnecase: Traité de droit commercial maritime, Paris 1923.
v. *Tuhr:* Partie générale du code fédéral des obligations. (Traduction française) Lausanne 1929.

[31] M. Rasit Seviç, sah. 237-238; Ripert, no. 2077.

[32] M. Rasit Seviç, sah. 237-238; Schaps, sah. 684.