

# DENİZ HUKUKU'NDA İŞVERENİN CİSMANİ ZARAR SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN AMERİKAN JONES YASASI'NIN TÜRK DENİZ İŞ KANUNU'NA YANSIMALARI

Yard. Doç. Dr. Pınar AKAN\*

## I) Genel Olarak

İşveren, kaptan ya da diğer gemi adamlarının kusuru nedeniyle gemi mürettebatının yaralanmalarından dolayı sorumluluğu hüküm altına alan Jones Yasası 1920 yılında yürürlüğe girmiştir. Esas itibariyle gemi adamlarının görevleri sırasında işverenin yükümlülüklerini yerine getirmemesi sonucu maruz kaldıkları kazalardan işverenin sorumluluğuna gidilmesini sağlayan Jones Yasası'nda yer alan hükümler Türk Deniz İş Kanunu'nun sorumluluğa ilişkin hükümleri ile, "işveren" kavramı hususunda farklılıklar olması dışında, paralellik göstermektedir.

Jones Yasası uyarınca "gemi adamlarının, görevlerini ifa sırasında yaralanmaları halinde kendileri, ölüm halinde ise kanuni mirasçıları zararlarının tazmini için, tercihen, gerek hukuk davası açarak tazmin talebinde bulunurlar, gerek jüri talep ederek haklarını ararlar. Bütün bu hallerde medeni hukukun tazminata ilişkin kaideleri uygulanmaktadır. Görevli mahkeme ise davalı işverenin ikametgahı ya da şirket merkezinin bulunduğu yer mahkemesidir."<sup>1</sup> Jones Yasası'nın en önemli özelliği görevini ifa sırasında cismani zarar gören gemi adamının zararlarının tazmini için işverenine karşı açtığı davanın jüri önünde görülmesini talep hakkı vermesidir.<sup>2</sup>

Görevi sırasında yaralanan gemi adamının başvurabileceği üç tür yol bulunmaktadır:<sup>3</sup> 1-Jones Yasası uyarınca işverenin kusuru nedeniyle zararlarının tazminini talep hakkı; 2- Geminin denize elverişsizliği nedeniyle zararlarının tazminini talep hakkı ve 3- Bakım, tedavi ve mahrum kalınan kazanç

\* Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı.

<sup>1</sup> Gilmore&Black, *The Law of Admiralty*, 1995, s. 326; Schoenbaum, T., *Admiralty and Maritime Law*, 1998, s. 254.

<sup>2</sup> Gilmore&Black, s. 327.

<sup>3</sup> Bkz. Robertson, T., "Current Problems in Seaman's Remedies", 45 *La. L. Rev.* 875 (1995), s. 902, 906.

larını talep hakkıdır.<sup>4</sup> Deniz hukuku davalarının aksine davanın jüri önünde görülmesini talep hakkı vermesi bakımından Jones Yasası uyarınca dava açmak davacı lehine olan yol olarak görülebilir. Ancak bu yolu seçtiği takdirde davacı ister deniz mahkemelerinin yargı yetkisi altında federal mahkemede;<sup>5</sup> isterse de federal mahkemelerin yargı yetkisi altında hukuk mahkemesinde dava açabilir.<sup>6</sup> Jones Yasası uyarınca açılan bir davanın jüri önünde görülmesi davanın ancak hukuk davası olması halinde mümkündür.<sup>7</sup> Şöyle ki; davanın deniz hukukuna dayalı olarak açılması jüri talep etme hakkına engel olmaktadır; zira deniz hukukunda jüri sistemi yoktur.<sup>8</sup> Buna karşılık gemi adamının Jones Yasası'nın yanı sıra deniz hukukuna ilişkin olarak da talepte bulunması jüri talep etme hakkına engel olmaz.<sup>9</sup> Mahkemenin jüri heyetini seçtiği ancak Jones Yasası'na dayalı talepleri reddettiği hallerde ister danışman konumunda olması şartıyla jürinin devamına karar verebilir; isterse de son verebilir.<sup>10</sup> Gemi adamının hem denize elverişsizlik, hem de bakım, tedavi ve mahrum kalınan kar nedeniyle talepte bulunması ve söz konusu taleplerin tek bir jüri önünde görülmesi halinde söz konusu jüri her bir talebi ayrı ayrı değerlendirerek karara bağlayacaktır.<sup>11</sup>

Davacının deniz hukukuna dayalı talepleri için eyalet mahkemesi'nde dava açması halinde federal hukuk kuralları uygulanır. Ancak eyalet mahkemesi'nde açtıkları davanın federal mahkemeye aktarılması mümkün değildir.<sup>12</sup> Jones Yasası'na dayalı olarak eyalet mahkemesinde açılan davalar başka bir mahkemeye aktarılamaz.<sup>13</sup>

Jones Yasası'nda gemi alacaklısı hakkına ilişkin bir düzenleme bulunmaması nedeniyle gemi adamlarının görevlerini ifa sırasında yaralanma nedeni-

<sup>4</sup> Schoenbaum, s. 250; Shields, S., "Seaman's Rights to Recover Maintenance and Cure Benefits", 55 *Tul. L. Rev.* 1046 (1981), s. 1046 vd.

<sup>5</sup> Davanın federal mahkemede görülmesi halinde asgari 50,000\$ mahkeme bedeli yatırılması gereklidir. Ancak, Jones Yasası'na dayalı olarak açılan davalarda iddia edilen zarar miktarının mahkeme bedelinin oldukça üzerinde olması nedeniyle söz konusu miktarın fazlalığı uygulamada herhangi bir soruna neden olmamaktadır. Buna karşılık, gemi adamlarının hukuk mahkemelerinde açtıkları davalar nedeniyle kanunen herhangi bir mahkeme masrafı yatırmaları istenmemektedir.

<sup>6</sup> Schoenbaum, s. 250.

<sup>7</sup> Volk, K. H., "Case Note", 22 *J. of Mar. L. Comm.* 607 (1991), s. 610 vd.

<sup>8</sup> Caplan, R., "Note: The jury on the Quarterdeck: The Effect of Pleading Admiralty Jurisdiction when a Proceeding Turns Hybrid", 63 *Tex. L. Rev.* 533 (1984), s. 533 vd.

<sup>9</sup> Volk, s. 607.

<sup>10</sup> American Maritime Cases s. 606 (1988).

<sup>11</sup> Schoenbaum, s. 253

<sup>12</sup> Caplan, R., "Federal Rule 9(h) Designation and Jury Trial", 225 *Tex. L. J.* 565 (1981), s. 565 vd.

<sup>13</sup> Comment, s. 1144 vd.

le işverenine karşı açtıkları davalar ve bunun sonucu olarak alacaklarının şahsi değil aynı niteliği haiz olması nedeniyle, Türk Ticaret Kanunu'nun gemi alacaklısı hakkı veren alacaklara ilişkin 1235/3.maddesinin<sup>14</sup> aksine, gemi alacaklısı hakkına imkan vermediği kabul edilmektedir.<sup>15</sup>

## II) Yasanın Kapsamı

Jones Yasası, görevini ifa ederken yaralanması halinde gemi adamına, veya ölümü halinde kanuni mirasçılara kusurlu işverenden zararlarının tazmini hakkını vermektedir.

### A) Yasa Uyarınca İşverenin Görev Alanı

İşverenin başlıca görevi gemi adamına iş sağlığı ve güvenliğine uygun çalışma yeri sağlamaktır.<sup>16</sup> <sup>17</sup> İşverenin bu husustaki yükümlülüğü kesin olup devredilemez. Bu nedenle işveren, gemi adamının hizmet ettiği geminin donatanı olmasa dahi sorumludur.<sup>18</sup> İşverenin söz konusu yükümlülüğü geniş yorumlanmaktadır.<sup>19</sup> Gemiye temin edilen araçların güvenli olması veya sorumluluğu doğmadan önce sağlığa ya da güvenliğe aykırılık durumu hakkında bilgi sahibi ve bu durumu düzeltme imkanına sahip olması gerekliliği de bu yükümlülük kapsamında değerlendirilir.<sup>20</sup>

<sup>14</sup> TTK m. 1235 "Aşağıdaki alacaklar sahiplerine gemi alacaklısı hakkı verir: .....  
3-Gemi adamlarının hizmet ve iş mukavelelerinden doğan alacakları;....."

<sup>15</sup> Schoenbaum, s. 252.

<sup>16</sup> Jones Yasası uyarınca işverenin yükümlülüğü Türk İş Kanunu'nun 77. maddesi ile uyum göstermektedir. Zira Türk hukukunda da işveren, işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için gerekli her türlü önlemi almak ve araç ve gereçleri eksiksiz bulundurmaya yükümlüdür.

<sup>17</sup> Türk İş Kanunu'nun 77. maddesi uyarınca işverenin işçinin işyerinde sağlık ve kişiliğinin korunması için gerekli önlemleri alma, yani, işçiyi gözetme; buna karşılık işçinin de söz konusu güvenlik önlemlerine uyma yükümlülüğü bulunmaktadır. (Bu hususta bkz. Çelik, N., **İş Hukuku Dersleri**, 2004, İstanbul, s. 153; Akyiğit, E., **İş Hukuku**, 2002, Ankara, s. 147 ; Mollamahmutoğlu, H., **İş Hukuku**, 2004, Ankara, s. 415; Ulu-san, İ., **Özellikle Borçlar Hukuku ve İş Hukuku Açısından İşverenin İşçiyi Gözetme Borcu ve Bundan Doğan Hukuki Sorumluluk**, s. 47, 49; Demircioğlu/Centel, **İş Hukuku**, 2004, İstanbul, s. 77; Şakar, M., **İş Hukuku Uygulaması El Kitabı**, 2003, s. 134).

<sup>18</sup> Burada kastedilen işverenin donatan dışında başka bir şahıs olması halidir. (örn. Çarterer...).

<sup>19</sup> Yüksek Mahkemenin 2.Dairesi Sojak V Hudson davasında (590 F.2d.53) gemi adamlarına yüzme ya da can yeleği giymenin öğretilmesinin işverenin yükümlülükleri arasında sayılamayacağı yolunda karar vermiştir.

<sup>20</sup> Schoenbaum, s. 255.

İşveren, gerek acentasının, gerekse çalışanlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumludur. Ancak bağımsız müteahhitlerin kusurlu hareketleri sonucu meydana gelen zararlardan işverenin sorumlu tutulması düşünülemez. Buna karşılık, bağımsız müteahhitin işverenin temsilcisi olarak hareket etmesi halinde işverenin sorumluluğuna gidilebilecektir.<sup>21</sup> Burada önemli olan husus, bağımsız müteahhitin işverenin temsilcisi olduğu iş üzerinde işverenin gerekli denetimi yapıp yapmadığıdır.

## B) Yasa Uyarınca Gemi Adamının Görev Alanı

Jones Yasası gemi adamlarının ancak görevlerini ifa sırasında meydana gelen yaralanma ya da ölümden bahsetmektedir. Bu husus özellikle gemi adamlarının karada meydana gelen yaralanmalarında önem arz etmektedir.<sup>22</sup> Gemi adamının işverenin talimatı üzerine geçici olarak karada görev yaptığı sırada meydana gelen zararlardan işveren sorumludur.<sup>23</sup> Bu durumda gemi adamının karayı terk etmek üzere iken zararın meydana gelmesi halinden dahi işveren sorumludur.<sup>24</sup> Buna karşılık gemi adamının şahsi işlerini halletmek amacıyla karaya çıkması ve zarara uğraması halinde ise artık işverenin sorumluluğundan söz edilemez. Gemi adamlarının gemiye olağan giriş-çıkışlarını yaptıkları yerin ötesinde meydana gelen kazalarda işverenin denetiminden söz edilememesi nedeniyle sorumluluğuna da gidilemeyecektir.<sup>25</sup> <sup>26</sup> Zira, işverenin sağlıklı ve güvenli bir çalışma ortamı sağlama görevi gemiden öteye geçemez.<sup>27</sup>

<sup>21</sup> Temsilci statüsü bağımsız istifçiler ve onların işçilerini kapsamamaktadır.

<sup>22</sup> İşçi sendikası aracılığıyla işe alınan ve çalışacağı gemiye gitmek üzere işvereni tarafından ayarlanan taksiye binen bir gemi adamının taksinin kazası sonucu yaralanması olayında mahkeme, gemi adamının henüz yolda olmasına rağmen gemideki hizmetinin başladığını kabul ederek işveren tarafından ayarlanan taksinin kazası sonucu meydana gelen yaralanmadan işvereni sorumlu tutmuştur. Mahkeme ayrıca, ancak işten çıkartılmış ve hizmet sözleşmesinin sona ermiş olması nedeniyle evine dönmek üzere yolda olması ve yaralanması halinde aynı sonucun kabul edilemeyeceğini ifade etmiştir.(378 F.2d. 12; 222 F.2d. 441)

<sup>23</sup> Schoenbaum, s. 256.

<sup>24</sup> Schoenbaum, s. 256.

<sup>25</sup> Schoenbaum, s. 257.

<sup>26</sup> Gemi adamının gemiye dönmek üzere iken rıhtımdan gemiye geçit veren merdivenleri tırmanırken düşerek yaralanmasını konu alan Marceau V Great Lakes Transit Corp.(146 F.2d. 416) davasında işverenin sorumluluğuna ancak aşağıda belirtilen dört şartın varlığı halinde hükmedilebileceği ifade edilmiştir: 1- Tehlikeli durumun gemiye giriş yapılan yerde, bordasında bulunan araçların güvenli olmadığı iddiasını oluşturabilecek şekilde gemiye yakın bulunduğu; 2- Davacının ayağının kaymasına neden olan nesnenin diğer mürettebat tarafından kusurlu olarak oraya yerleştirildiği; 3-Diğer mürettebatın tehlikeli durumdan haberdar olduğu ve 4-Mürettebatın yardım müdahalesi için geciktiği halleridir.

<sup>27</sup> İşverenin, bilgisi dahilinde olan tehlikeli durumlar hakkında gemi adamlarını uyarma

### C) "İş Kazası" Kavramı

Jones Yasası uyarınca "zarar" ile kastedilen yaralanma ve ölüm halleridir. Yaralanma kavramı her türlü fiziksel yaralanma ve kazaları ifade etmektedir. Ayrıca yasada belirtilen şahsi yaralanma kavramı ise fiziksel yaralanma ile birlikte ve onun sonucunda ortaya çıkan psikolojik zarardır.<sup>28</sup> Şahsi yaralanma kavramının çerçevesi fiziksel zarar olup ancak fiziksel zarar ile bir bağlantı kurulabildiği takdirde psikolojik zararı da kapsar. Jones Yasası uyarınca zarar görenin tazminata hak kazanabilmesi için öncelikle zararın sadece duygusal mı yoksa fiziksel mi olduğu; her ikisinin de mevcudiyeti halinde bunlar arasında bir illiyet bağının olup olmadığının tespiti gerekmektedir.<sup>29</sup> Manevi zararın tazminini talep edebilmek için öncelikle söz konusu zararın kusurlu hareketin olağan sonucu olması gerekmektedir. Şöyle ki; hareketin kasıt ya da ağır kusur içermesi, aşırılık teşkil etmesi, söz konusu hareket ile manevi zarar arasında illiyet bağı olması ve söz konusu zararın duygusal anlamda bir çöküş olarak nitelendirilebilmesi şartlarının oluşması halinde Jones Yasası uyarınca manevi zararın da tazmini yoluna gidilebilmesi mümkündür.<sup>30</sup>

Türk iş hukuku uyarınca "iş kazası"; işçinin işverenin otoritesi altında bulunduğu sırada ve onun için ifa ettiği bir işten dolayı veya iş dolayısıyla, dış bir nedenle ve birdenbire meydana gelen bir olay sonucu uğramış olduğu bir kazadır.<sup>31</sup> İş kazasından söz edebilmek için öncelikle dıştan gelen bir etken sonucu istenilmeyen ani bir olayın meydana gelmesi ve bu olay ile işçinin gördüğü iş arasında bir bağlantının olması gerekir.<sup>32</sup> Olay ile oluşan zarar arasında uygun nedensellik bağı olmalıdır. Bu demektir ki, kaza nedeniyle işçinin vücut bütünlüğüne bir zarar gelmelidir.<sup>33</sup> İşverenin kazadan sorumlu tutulabilmesi için aranacak uygun nedensellik bağında, kazanın işçinin işverenin otoritesi altıyken oluşması temel şarttır.<sup>34</sup> Kaza işyerinde vuku

---

yükümlülüğü de bulunmaktadır. Gemi adamının gece kılavuzluk ettiği geminin denize elverişsiz ve uygunsuz bir durumda demirlemiş bulunan mavna ile çarpışması sonucu yaralanmasını konu alan Verrett davasında (705 F.2d.1437) mahkeme, mavnanın çalışanları tarafından uygunsuz bir şekilde demirlediğini ve bu durumun işveren tarafından bilinmesi gerektiği; bilinmemesinin ise kusur teşkil ettiğinin altını çizerek işverenin bilgisi dahilinde olan tehlikeli durumlar hususunda çalışanlarını uyarması gerektiği; aksi halde sorumluluğuna gidileceğini ifade etmiştir.

<sup>28</sup> Mellman, J. A., "The American Seamen and The Law of Personal Injury", 13 **Tul. Mar. L. S.** 101, 1988, s. 101 vd.

<sup>29</sup> Schoenbaum, s. 258.

<sup>30</sup> Schoenbaum, s. 260.

<sup>31</sup> Ulusan, s. 71.

<sup>32</sup> Ulusan, s. 72, 73.

<sup>33</sup> Ulusan, s. 79.

<sup>34</sup> Ulusan, s. 75.

bulmamış olsa dahi işveren tarafından yürütülmekte olan iş dolayısıyla meydana gelmiş ise iş kazası olarak nitelendirilir.<sup>35</sup> Türk iş hukuku'ndaki iş kazasına ilişkin düzenlemeler deniz iş hukuku alanında da uygulanmaktadır.

Türk iş hukuku'nda iş kazası nedeniyle işverenin sorumluluğuna gidilmesi halinde işverenin tazmin borcunun kapsamı çalışma gücünün kaybından doğan zararlar,<sup>36</sup> ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan zararlar<sup>37</sup> ile tedavi masraflarıdır.<sup>38</sup> Kaza ile manevi zarar arasında uygun illiyet bağı bulunduğu takdirde manevi tazminatın talep edilmesi de mümkündür.<sup>39</sup>

### III) Sorumluluk

#### A) Özen Ölçütü

Jones Yasası kusur kavramının tanımını yaparak özen ölçütüne açıklık getirmiştir. Yasa uyarınca kusur, gemide çalışan şahısların, görevlerini ifası sırasında göstermekle yükümlü olduğu özenin ihlalidir.<sup>40</sup> Söz konusu özenin ölçütü ise sağduyulu bir kişinin göstermesi gereken özendir. Bu demektir ki kusur, şartlar dikkate alındığında göstermesi gereken özenin gösterilmemesi olup aynı, ya da benzer olaylarda sağduyulu bir şahsın yapmayacağı hareketi yapmak, ya da yapacağı bir hareketi yapmamak olarak ifade edilebilir.

Özen kavramı aynı zamanda donatanın ya da sair işverenin görevinde de kendini göstermektedir. Şöyle ki; donatanın da, işveren olarak, güvenli bir çalışma ortamı sağlayacak gemi adamını seçmede özen yükümlülüğü bulunmaktadır.<sup>41 42</sup>

<sup>35</sup> Ancak işçi izinli olduğu sırada ya da iş süresi dışında bulunurken bir kazaya uğramış ise artık iş kazasından söz edilemez. Bunun yanı sıra, kazaya uğranıldığı sırada görülmekte olan işin, işverenin çıkarlarına hizmet ettiği hallerde işçinin, işverenin otoritesi altında bulunduğu kabul edilmektedir. (Bu hususta bkz. Ulusan, s. 77, 78).

<sup>36</sup> Süzek, S., **İş Hukuku**, 2002, Ankara, s. 355.

<sup>37</sup> Süzek, s. 356.

<sup>38</sup> Süzek, s. 357.

<sup>39</sup> Süzek, s. 378.

<sup>40</sup> Schoenbaum, s. 261.

<sup>41</sup> Yüksek Mahkemenin 6. Dairesinin 1983 tarihli kararında (698 F.2d. 846) donatanın gemi adamlarını seçme görevinin mutlak olmadığı, ancak her olayın şartları değerlendirilerek makul özen gösterme yükümlülüğü olduğunun altı çizilerek gemide kalp rahatsızlığı sonucu baş mühendisin öldüğü bir olayda mühendisin gemide şimdiye kadar ifa ettiği hizmetlerde kalbinde rahatsızlık olduğu şüphesini verecek bir anormallik bulunmadığı; bu nedenle donatanın bu bilgiye sahip olmasının mümkün olamayacağı gerekçesiyle Yüksek Mahkeme, gemi adamının ölümünden işveren sıfatı nedeniyle donatanın sorumlu tutulamayacağı kanaatine varmıştır.

<sup>42</sup> Norris, M. J., **The Law of Seamen**, Vol. 3, 4th. Ed., 1985, s. 33 vd.

Uygulamada çoğu zaman Jones Yasasına dayalı davalarda dikkate alınması gereken üç faktörün (özen ölçütü, nedensellik ve deliller) ayrımında hataya düşüldüğü görülmektedir.<sup>43</sup> Bu nedenle Jones Yasasına dayalı davalarda mahkemelerin jüriye kusur ve nedenselliğe ilişkin bağımsız olarak talimat vermesi gerektiği öne sürülmektedir.<sup>44</sup> Bu nedenle yaralanmanın meydana gelmesi Jones Yasası uyarınca sorumluluğun doğmasını gerektirmemektedir.<sup>45</sup> Davacının da söz konusu yaralanmanın donatan, ya da acentası tarafından meydana geldiğini ispatlaması gerekmektedir.

Kaptan ve gemi adamlarını seçmede donatanın özen yükümlülüğü vardır. Söz konusu yükümlülüğe aykırılık kusur teşkil etmekte olup, buna bağlı olarak meydana gelecek zarardan da sorumlu olmaktadır.<sup>46</sup> Donatan, acentanın ya da çalışanlarının kusuru sonucu meydana gelen zarardan sorumludur. Buna karşılık donatan eski çalışanlarının kasdi hareketleri sonucu meydana gelen zararlardan sorumlu değildir. Söz konusu çalışanın tehlike yaratacağının önceden bilinmesi ya da yapılan hareketin donatanın işinin devamına katkıda bulunması hallerinde ise donatanın sorumluluğuna gidilebilecektir.<sup>47</sup> Bu iki halin varlığı halinde donatan, eski çalışanlarının kasıtlı hareketleri sonucu meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu gibi, yeterli tıbbi bakımın sağlanamamış ya da hastalığın meydana gelmesinde rol oynayabilecek çalışma yerindeki şartları temin edememiş olması nedeniyle gemi adamlarının hastalanma ve ölümlerinden sorumludur.<sup>48</sup> Zira donatanın gemi adamının kurtarılması için makul tedbirleri alma yükümlülüğü vardır.

<sup>43</sup> Detaylı bilgi için bkz. Miles, B. J., "The Standart of Care in a Seamen's Personal Injury Action – Has The Jones Been Slighted?", 13 *Tul. Mar. L. J.* 79 (1988), s. 80 vd.

Yüksek Mahkemenin 5. Dairesinin Robin V Wilson Bros Drilling davasına ilişkin verdiği kararın gerekçesinde yerel mahkeme hakimi jüriye "hafif kusur" kavramının anlaşılması için verdiği talimatı yerinde görmüştür.

"Jones Yasasına ilişkin talep için kusur, yaralanma ya da diğer bir zararın meydana gelmesinde ufak da olsa rol almışsa zararın yasal nedeni olarak kabul edilir. Eğer davada gösterilen deliller arasında Wilson Bros. Dirilling'in davacının yaralanmasının meydana gelmesine neden olduğunu ispata yarayan herhangi bir delil gördüğünüzde söz konusu yaralanmaya davalının neden olduğu kanaatine varabilirsiniz."

Ancak Schoenbaum, söz konusu talimatın "hafif kusur" kavramına değil "nedensellik" kavramına ilişkin olduğunu belirterek söz konusu gerekçeyi eleştirmektedir.

<sup>44</sup> Schoenbaum, s. 262; Miles, s. 82 vd.

<sup>45</sup> Güvenilir teçhizat temin etmede özensizlik; gemide gerekli incelemeleri yapmakta özensizlik; belirli bölgede bilinen deniz tehlikeleri hususunda uyarmada ihmal; bilgi sahibi olunan tehlikeli bir durumu düzeltmede ihmal ve güvenilir çalışma metodunu uygulamama sonucunda yaralanmanın veya ölümün meydana gelmesi özen yükümlülüğünü ihlalin ve buna dayalı sorumluluğun bazı örnekleridir.

<sup>46</sup> Schoenbaum, s. 263.

<sup>47</sup> Schoenbaum, s. 263.

<sup>48</sup> American Maritime Cases, s. 1642 vd. (1956).

Donatanın söz konusu yükümlülüklerini ortadan kaldıran anlaşmalar kamu güvenliğine aykırı olması nedeniyle geçersizdir.<sup>49</sup>

Türk İş Kanunu'nun 77.maddesi uyarınca işverenler işyerlerinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için gerekli her türlü önlemi almak, araç ve gereçleri eksiksiz bulundurmak; işçiler de iş sağlığı ve güvenliği konusunda alınan her türlü önleme uymakla yükümlüdürler. İşverenler ayrıca, işyerinde alınan iş sağlığı ve güvenliği önlemlerine uyulup uyulmadığını denetlemek, işçileri karşı karşıya buldukları mesleki riskler, alınması gerekli tedbirler, yasal hak ve sorumlulukları konusunda bilgilendirmek ve gerekli iş sağlığı ile güvenliği eğitimini vermek zorundadırlar. Söz konusu hüküm deniz iş kanununda da kıyasen uygulanmaktadır. Şöyle ki; donatan, gemi adamlarının gemide güvenli bir şekilde çalışmalarını sağlayacak gerekli önlemleri almakla, bunun için de öncelikle gemiyi sefere elverişli halde bulundurmakla yükümlüdür.

#### a) Kusur

Donatanın kanundan kaynaklanan bir yükümlülüğünü ihlal etmesinin gemi adamlarının yaralanması ya da ölümü ile sonuçlandığı hallerde, söz konusu yasanın uygulanmasının kazanın önüne geçemeyeceği durumlarda dahi, kusur dikkate alınmaksızın, donatan veya sair işveren sorumludur.<sup>50</sup> Gemi adamlarının güvenliği için hazırlanan talimat ve yönetmeliklere uyulmaması sonucu yaralanmanın meydana geldiği hallerde mahkeme, gemi adamlarının müşterek kusurunu göz önüne almaksızın donatanın sorumluluğuna hükmetmektedir.<sup>51</sup> Yüksek Mahkemenin 5. Dairesi<sup>52</sup>, Jones Yasası uyarınca bir yönetmeliğin ihlalinin kusur olarak değerlendirilmesinde esas itibariyle dört ana faktörün rol oynadığını ifade ederek söz konusu faktörleri şu şekilde sıralamıştır: 1- Sahil muhafaza yönetmeliğinin ihlali; 2- Nedensellik<sup>53</sup>;

<sup>49</sup> Schoenbaum, s. 264.

<sup>50</sup> Schoenbaum, s. 264.

<sup>51</sup> Gilmore/Black, s. 376; American Maritime Cases, s. 2731 (1986).

<sup>52</sup> 772 F.2d.157 (5th..Cir. 1985).

<sup>53</sup> Jones Yasası uyarınca "nedensellik" kavramı oldukça açıktır. Davacı, yaralanma ya da ölümün meydana gelmesinde davacının en ufak bir rolünün olması halinde tazminata hak kazanmaktadır. Ancak davacının nedenselliği ispatı zordur. Bu hususta, uygulamada, nedenin tam olarak tespitinin zor olduğu durumlarda, jüriye geçerliliği kabul edilebilecek faraziyeler kurma yetkisi bulunmaktadır.

Nedensellik kavramının tam olarak anlaşılabilmesi için konuları gemi adamının nedeni belli olmayan boğulma olayları olan iki davanın kıyaslama yolu ile tespitinde fayda bulunmaktadır. Şöyle ki; geminin Missisipi nehrinde seyrettiği sırada ortadan kaybolan ve 9 ay sonra nehirde cesedi bulunan ve otopsi yapılarak boğulma sonucu öldüğü tespit edilen gemi adamının konu olduğu Martin V John W. Stone Distributor, Inc. ( Bkz. American Maritime Cases s. 1689; 1988) davasında gemi adamının tıbbi geçmi-



3- Yönetmeliğin uygulanması halinde yaralanmanın önüne geçilebilecek türden olması; 4-Yönetmeliğin ihlalinin geçerli kabul edilemeyecek bir mazere-te dayanmasıdır.

Jones Yasası uyarınca kusur, tamamen hakimin talimatları doğrultusunda jürinin tespit edip karar verebileceği bir husustur. Bu nedenle yasa uyarınca herhangi bir sorumluluğa gidebilmek bu hususta gerekli şartların sağlanarak jürinin karar vermesine bağlıdır. Yaralanmanın nedeninin davalının kusurundan kaynaklandığını ispat külfeti davacıya aittir. Davacı, öncelikle, yaralanmanın meydana gelmesinde davalı işverenin kusuru bulunup bulunmadığını ispatlamalıdır. Müşterek kusurun varlığı halinde tazminat miktarında indirim yapılmalıdır.

Türk İş Hukuku hükümleri uyarınca da Jones Yasası'na paralel olarak iş kazasına uğrayan ya da meslek hastalığına tutulan işçi karşısında işverenin hukuki sorumluluğu söz konusu olmaktadır. İşveren, yaralanan veya hastalanan işçiye yahut işçi sağlığı ve iş güvenliği hükümlerine aykırılık nedeniyle ölen işçinin yakınlarına tazminat ödemekle yükümlüdür. Ancak kaza ya da hastalık olayında işçinin de birlikte kusurunun bulunması halinde tazminatta indirime gidilir.<sup>54</sup> Zira işveren tarafından alınacak önlemlere işçiler de uymakla yükümlüdür.<sup>55</sup> İş Kanunu'ndaki bu düzenlemeler Deniz İş Hukuku alanında da kıyasen uygulanır.

---

şinde epilepsi hastası olduğu yönünde kayıt bulunmaktadır. Kaybolmadan yaklaşık 1 ay önce gemide düşerek kafasını çarpmış ancak yapılan doktor muayenesinde çalışmasına engel bir durum olmadığı tespit edilmiştir. Bu şartlar altında yerel mahkeme, nedenselliğe ilişkin bir delil olmadığı; spekülatif tıbbi tanıklığın kabul edilemeyeceği; tıbbi hususlara ilişkin uzmanın davalının kusuru ile davacının ölümü arasında nedenselliğe dayalı ilişki ihtimalini ispata yardımcı olamadığı; olayın vukuundan önce şahsın düşmesine neden olacak herhangi bir tıbbi neden olmadığı ve düşme ile rahatsızlık arasında makul bir bağlantı bulunamadığı kanaatine varmıştır.

Buna karşılık 1992 tarihli *Kline V Maritrans CP, Inc.* (791 F.Supp. 455,459) davasında ise, gemi adamının ortadan kaybolmadan hemen önce kaptana tuvalet ihtiyacı için güverteye gideceğini belirttiği yönünde delil olduğu, bunun yanısıra güvertenin bazı yerlerinin buz tuttuğuna ilişkin ifade ve fotoğraflar olduğu dikkate alınarak yerel mahkeme, güvertede gemi adamlarının tuvalet ihtiyacını gidermek için özel bir alan olmadığı ve gece söz konusu gemi adamını gören herhangi bir mürettebatın da olmadığından bahisle nedensellik kuranından bahisle jürinin makul bağlantı kurarak karar vermesinin mümkün olduğunu belirtmiştir.

Nedensellik kavramının ispatı güç olup davalının kusuru olup olmadığı; olması halinde ise bunun zararın meydana gelmesindeki rolü ve davacının sunduğu delilleri inceleyerek jüriye mantıklı bir sonuç çıkarma yetkisi tanınmaktadır.

<sup>54</sup> Ulusan, s. 158.

<sup>55</sup> İşverenin bu husustaki sorumluluğuna ilişkin olarak İş Kanunu ile Borçlar Kanunu'ndaki esaslar birbirinden farklıdır. Şöyle ki; Türk İş Kanunu uyarınca işveren, iş-

### aa) Müşterek Kusur ve Risk Taahhüdü

Jones Yasası'na dayalı olarak açılan davalarda gemi adamının müşterek kusuru tazmin hakkını engellememekte, ancak kusurunun ağırlığı oranında tazminat miktarında indirim yapılmaktadır.<sup>56</sup>

Yüksek Mahkemenin 2. Dairesi'nin 1980 tarihinde verdiği karara<sup>57</sup> kadar gemi adamlarının müşterek kusuru nedeniyle meydana gelen yaralanmalarda tazmin hakkının engellenmesi öngörülmekte idi. "Primary Duty" doktrini olarak da bilinen Walker doktrini uyarınca kaptan ya da gemi adamlarının, geminin güvenliğini sağlama yükümlülüklerinin devam ettiği süre içerisinde görevlerini ihmal etmeleri sonucu meydana gelen bir kazada yaralanmaları sonucunda, söz konusu yaralanmada denize elverişsizlik ya da işverenin(donatanın) kusuru faktörünün rol oynaması halinde dahi tazminat hakkının varlığından söz edilemeyecektir.<sup>58</sup>

Walker doktrini adını, kaptanın arızalı olduğunu bildiği çekmecenin düşmesi sonucu yaralanmasının konu olduğu Walker V Lykes Brothers<sup>59</sup> davasından almıştır. Söz konusu davada davalı konumunda olan işveren donatan, çekmecenin kulpunu onararak güvenliğini sağlamanın kaptanın görevi olduğunu ve kaptanın bu kusurunun yaralanmasına yol açtığı savunmasında bulunmuş, yerel mahkeme de söz konusu kusurun davacının tazmin hakkına engel teşkil ettiği kanaatine varmıştır. Yüksek Mahkemenin 7. Dairesinin söz konusu davadaki kararları ilgili görüşleri, birçok davaya<sup>60</sup> örnek teşkil eden Walker doktrininin özün net bir şekilde açıklamaktadır :<sup>61</sup>

yerinde işçi sağlığını ve iş güvenliğini korumak için gerekli olanı yapmak ve bu husustaki şartları sağlamak ve araçları eksiksiz bulundurmak yükümlülüğü altında olup makinelerin kullanılmasından doğacak tehlikelerden ve bu konuda önceden alınabilecek tedbirlerden işçileri uygun bir şekilde haberdar etmekle yükümlüdür. Bu bir kusursuz sorumluluk esasıdır. Buna karşılık Borçlar Kanunu ise işvereni, teknik olarak, alınması mümkün olan tüm önlemler yerine sadece iş ilişkisinin özelliği ile işin niteliği bakımından ve hakkaniyete uygun olarak işçiden istenebilecek olan önlemleri almakla yükümlü tutmaktadır. Bu ise kusura dayalı sorumluluk esasını teşkil etmektedir (Bkz. Demircioğlu/Centel, s.112,113; Atabek, R., **İş Kazası ve Sigortası**, 1978, İstanbul, s. 283; Ulsan, s. 36; Şakar, s. 136).

<sup>56</sup> Gilmore/Black, s. 351.

<sup>57</sup> 633 F.2d 653.

<sup>58</sup> Schoenbaum, s. 272.

<sup>59</sup> 193 f.2D. 772.

<sup>60</sup> Gemide görevli mühendisin bizzat kendisinin temin etmekle yükümlü olduğu malzemeler arasında yer alan merdivenin kullanımı sonucu yaralanması olayını konu alan "Peyman V Perini Corp.(507 F2d. 1318) davası ile gemide güvenli çalışma şartlarını denetleyen gemi adamının ambarları denetlerken yaralanması olayını konu alan Reinhart V United States (457 F.2d. 151) davasında da Walker doktrininden yararlanılmıştır.

<sup>61</sup> 7th.Cir.1990 (1990 AMC 2209).

“Doktrinin oluşmasına konu teşkil eden olayda genellikle haksız fiillerde kavram olarak karşımıza çıkan müşterek kusura dayalı bir talep söz konusu olmayıp daha ziyade davacının tazmin hakkının engellenmesi durumu söz konusudur. Yerel Mahkemede yargıç, müşterek kusur halinde öncelikle kusurlu tarafın yükümlülüğünü ihlal edip etmediğinin incelenmesi gerektiğini belirtmiş ardından “yaralanan şahsın vicdani olarak yerine getirmekle yükümlü olduğu görev” ile “kendisine hukuk tarafından yüklenen görev” ayrımı yapmıştır. Yaralanan şahıs tarafından görevi sırasında özen yükümlülüğünün ihlalinin söz konusu olduğu durumlarda, müşterek kusurun varlığı halinde, Jones Yasası uyarınca tazminat miktarı azaltılır. Ancak Walker V Lykes Brothers olayında tazmin miktarının sınırlandırılması değil, tazmin hakkının engellenmesi söz konusudur. Tazmin hakkının engellenmesi, gemi adamının kusurundan kaynaklanmamakta, işveren konumunda olan donatanın kusursuzluğundan kaynaklanmaktadır. Zira, geminin kaptanı olan davacının görevinin, geminin seferini başarı ile tamamlayabilmesi, hasara uğramaması için gerekli tüm önlemleri almak, gerektiğinde gemiyi tamir ettirmek olduğuna göre; yapması mümkün olan tamir işini yapmaması müşterek kusur kavramına dahil olmayıp davalıya karşı olan yükümlülüğünün ihlali olarak nitelendirilmektedir.”

Teorik olarak Walker doktrininin dayanak noktası “güvenli bir çalışma ortamı sağlayamaması nedeniyle donatana karşı gemi adamının tazmin hakkı” ile “gemi adamı tarafından yapılması gereken bir görevin yapılmaması ve donatanın bizzat kendisinin zarar görmesi nedeniyle bağımsız tazmin hakkı”nın denkleştirilmesidir.<sup>62</sup> Walker doktrini; gemi adamının başkasını denetleme görevini ihlal ettiği hallerde değil, kusurlu hareketi bizzat kendisinin yaptığı hallerde uygulanır.<sup>63</sup> Doktrin, gerek Jones Yasası gerekse denize elverişsizliğe ilişkin davalarda savunma olarak öne sürülmüştür. Şöyle ki; yolculuktan önce geminin denize elverişsiz hale geldiği, ya da davacı gemi adamının tehlikeli şartları kendisinin meydana getirmediği durumlarda Walker doktrini uygulama alanı bulmaz.<sup>64</sup>

Kaptan ve gemi adamlarının, geminin güvenliğini sağlama ve yolculuğu başarılı şekilde tamamlama yükümlülüğü vardır. Kaptanın gemi ve gemideki mürettebata karşı zararın meydana gelme olasılığını ortadan kaldırma ya

<sup>62</sup> Schoenbaum, s. 273.

<sup>63</sup> Gemi adamının mürettebat tarafından yapılan kusurlu, sonuç olarak da başarısız, kurtarma faaliyeti sonucunda ölmesi durumunda – gemideki tüm faaliyetlerin yürütülmesindeki yükümlülüğün esas itibarıyla kaptanın kendisinde olması nedeniyle- Jones Yasasının amacına aykırı olduğu gerekçesiyle Yüksek Mahkemenin 2. Dairesi Walker doktrininin uygulama alanı bulamayacağını ifade etmiştir (633 F.2d. 653).

<sup>64</sup> Schoenbaum, s. 274; American Maritime Cases s. 512 (1988).

da asgariye indirmeye yarayan makul çalışmaları yapma görevi bulunmaktadır. Walker doktrininin, Jones Yasasındaki müşterek kusur ve risk taahhüdü kavramları ile denize elverişsizliğe ilişkin bazı davalarda uygulama alanı bulamadığı görülmektedir.

Günümüzde gerek Türk İş Hukukunda, gerekse Amerikan Hukukunda müşterek kusur halinde, kusurun niteliğine göre tazmin hakkının engellenmesi değil, tazminatın azaltılması prensibi uygulanmaktadır. Şöyle ki; kaptan ya da gemi adamlarının sorumlu oldukları bir kaza sonucu meydana gelen yaralanmalarda tazmin hakkından söz edilememekte ancak kusurun donatan ile müşterek paylaşıldığı hallerde ise kusurun ağırlığına göre bir tazmin hakkından söz edilmektedir.<sup>65</sup> Amerikan Yüksek Mahkemesinin 7.Dairesi 1990 tarihli bir kararında yaralanma davalarında tazmin miktarının tespiti için kusurun ağırlığı hususunda ciddi bir araştırma yapılmasının gerektiğini ifade ederek gemide meydana gelen her yaralanma olayında işveren konumunda olan ve gemi adamlarına karşı görevi bir nevi danışmanlık olan donatana gidilmesinin haksızlık olacağına altını çizmiştir.<sup>66</sup> Kazanın meydana gelmesinde gemi adamının kusuru olabilir. Ancak söz konusu kusurun kazanın tek nedeni olduğu hallerde donatanın kusursuzluğu tazmin hakkını engellemektedir.

Müşterek kusurun varlığını ispat davalıya aittir.<sup>67</sup> Ancak meydana gelen yaralanmanın esas ve tek nedeninin davacının hareketi olması halinde gerek genel deniz hukuku kuralları gerekse Jones Yasası uyarınca herhangi bir tazmin hakkının varlığından söz edilemez.

Buna karşılık risk taahhüdü<sup>68</sup> savunması kaldırılmış olup gemi adamının işini ifa ederken kendini koruma görevinde "makul özen" ölçütü değil "hafif özen" ölçütü getirilmiştir.<sup>69</sup> Zira gemi adamının işi nedeniyle maruz kaldığı tehlikeyi bilmesi halinde, işverenin talimatlarına uyması sonucu yaralanması halinde "müşterek kusur" ya da "risk taahhüdü" kavramlarının uygulanması mümkün değildir.<sup>71</sup> Ancak gemi adamının söz konusu tehlikeyi öngörmüş olması ve buna rağmen olması gereken özeni göstermeyerek kusurlu davranması halinde "müşterek kusur" kavramının varlığından söz edilebilecek ve tazminatta indirime gidilecektir.<sup>72</sup>

<sup>65</sup> Schoenbaum, s. 274.

<sup>66</sup> American Maritime Cases, s. 2209 (1990).

<sup>67</sup> Schoenbaum, s. 266.

<sup>68</sup> Risk taahhüdü ile kastedilen, tehlikeli işlerde çalışan gemi adamlarının uğrayacağı kazalardan kendisinin sorumlu olmasıdır. Gemi adamının riski kabullenmesidir.

<sup>69</sup> Schoenbaum, s. 266.

<sup>70</sup> Detaylı bilgi için bkz. Miles, s. 80 vd.

<sup>71</sup> Schoenbaum, s. 267.

<sup>72</sup> Schoenbaum, s. 267.

Gemi adamının yaralanma nedeninin güvenliğini tehlikeye atacak bir işi rızası ile yerine getirmesinden kaynaklanması halinde, müşterek kusur savunmasının ileri sürülüp sürülemediği hususu ortaya çıkmaktadır. Böyle bir durumda risk taahhüdü kavramının olaya uygulanmasının mümkün olmayacağı ifade edilmekte ve müşterek kusur savunmasında gemi adamının işindeki tehlikeli şartlar hakkında bilgi sahibi olmasından ziyade kusurlu bir hareketinin ya da kastının varlığının aranması gerektiği ifade edilmektedir.<sup>73</sup> Gemi adamının işverenin açık ya da zımnî talimatları doğrultusunda hareket ederek tehlikeli bir yer veya şartlarda çalışması nedeniyle yaralanması halinde müşterek kusurun varlığının tespiti güçlük arz etmektedir. Ancak bu ihtimalde gemi adamının alternatif olan güvenli yolu kullanmak yerine tehlikeli yolu seçmesi halinde müşterek kusurun varlığından söz edilebilecektir.<sup>74 75</sup> Deniz tehlikesine maruz kalan bir geminin mürettebatlarını kurtarma operasyonu sonucu yaralanan gemi adamlarına karşı, kurtarma faaliyeti sırasında güvenliğini sağlamak için gerekli olan makul tüm tedbirleri almış olması şartıyla, müşterek kusur savunması ileri sürülemez.

#### IV) Husumetin Yöneltilabileceği Şahıslar

Jones Yasası'na dayalı olarak açılan davalar ancak gemi adamının işvereni-ne karşı açılabilir.<sup>76</sup> Zira işçi-işveren ilişkisinin varlığı tazmin şartının esaslı unsurunu teşkil etmektedir. İşveren ilişkisinin ispatı davacıya ait olup, davalının, gemi adamının işvereni olduğunun ispatlanamaması halinde davanın geçerliliğinden söz etmek mümkün değildir.

İşçi-işveren ilişkisinin ispatı son derece kolay olup, şüphe altında aşağıda sayılan unsurlar hususunda yapılan araştırma sonucunda işverenin tespiti mümkündür:<sup>77</sup>

- 1- Gemi adamını işe alma yetkisine kim sahiptir?
- 2- Gemi adamının maaşını kim ödemektedir?
- 3- Gemi adamının işten çıkarma yetkisine kim sahiptir?
- 4- Gemi adamının görevini ifa derken denetim yetkisine kim sahiptir?

<sup>73</sup> Schoenbaum, s. 266.

<sup>74</sup> Schoenbaum, s. 267.

<sup>75</sup> Gemi adamının kötü hava şartlarında güvertede çalışması "müşterek kusur" kavramına örnek olarak görülmesi de işverenin hava şartlarının kötüleşmesi nedeniyle güvertede yaptığı işi bırakması hususundaki talimata uymaması "müşterek kusur" kapsamına girmektedir. Ayrıca, gemi adamının gemide yaptığı işin güvenli bir şekilde ifası mümkün iken tehlikeli bir yol seçerek işi ifa etmesi de "müşterek kusur"a örnek teşkil etmektedir.

<sup>76</sup> Gilmore/Black, s. 335.

<sup>77</sup> American Maritime Cases, s. 2963 vd. (1988).

Gemi adamının işverenin, çalıştığı geminin donatanı ya da işleteni olması her zaman gerekli değildir. Yasa uyarınca bağımsız müteahhitler dahi işveren statüsünde olup, onlara husumet yöneltmesi mümkündür.<sup>78</sup> Ancak gerek Amerikan deniz ticaret hukuku kuralları gerekse Jones yasası uyarınca gemi kaptanına husumet yöneltmesi mümkün değildir.<sup>79</sup>

Türk İş Kanunu'nun 2.maddesi uyarınca bir iş sözleşmesine dayanarak çalışan gerçek kişiye "işçi"; işçi çalıştıran gerçek veya tüzel yahut tüzel kişiliği olmayan kurum ve kuruluşlara "işveren"; işçi ile işveren arasında kurulan ilişkiye ise "iş ilişkisi" adı verilmektedir. Bu demektir ki işverenler gerçek kişi olabileceği gibi; Başta Devlet olmak üzere bütün kamu kurum ve kuruluşları, tüzel kişiliği haiz iktisadi devlet teşekkülleri ve özel hukuk tüzel kişileridir. İşveren vekili ise,<sup>80</sup> işveren adına hareket eden ve işin, işyerinin ve işletmenin yönetiminde görev alan kimseler olup; işçilere karşı işlem ve yükümlülüklerinden doğrudan işveren sorumludur. Türk Deniz İş Kanunu uyarınca işveren vekili, kaptan veya işveren adına ve hesabına hareketle yetkili olan kimsedir. İşveren için öngörülen her çeşit sorumluluk ve zorunluluklar işveren vekilleri hakkında da uygulanır. Türk Deniz İş Kanunu'nun 2/a maddesinde ise "işveren", gemi sahibi veya kendisine ait olmayan bir gemiyi kendi nam ve hesabına işleten kişi olarak tanımlanmaktadır. Aynı maddede uyarınca bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimseler "gemi adamı" olarak tanımlanmıştır.<sup>81</sup> Kaptan ise, gemiyi sevk ve idare eden veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekalet eden kişidir. Deniz İş Kanunu; gemi sahibi, donatan ve donatma iştirakini işveren olarak mütalaa etmiş ve Jones Yasası'nda-

<sup>78</sup> Nitekim Yüksek Mahkemenin 2. Dairesinin 1973 tarihli kararında da bağımsız müteahhitlere karşı Jones Yasası uyarınca husumet yöneltilebileceği belirtilmiştir.

<sup>79</sup> Schoenbaum, s. 270.

<sup>80</sup> Türk İş Hukuku'nda işveren vekilleri de işçi statüsündedirler. İşvereni temsil yetkileri genellikle hizmet akdinden doğar. İşveren vekillerinin bu sebeple yetkileri bizzat kendileri tarafından kullanıldığı halde sorumlulukları bizzat işverene karşı olup, diğer üçüncü kişilere ve işçilere karşı şahsi sorumlulukları yoktur. Ancak işveren vekilinin sorumsuzluğu sınırsız değildir. Mali yükümlülüklerde sorumsuzluğu varsa da İş Kanunu'nun uygulanmasından doğan konularda her türlü yükümlülük ve sorumlulukta işveren ile aynı derecededir.

Bunun yanı sıra, Türk İş Kanunu'nun 2. maddesinin 4. fıkrası uyarınca bir işverenden bir işin bir bölümünde veya eklentilerinde iş alan ve işçilerini münhasıran o işyerinde çalıştıran diğer bir işverenin kendi işçilerine karşı o işyeri ile ilgili ve bu kanundan veya hizmet akdinden doğan yükümlülüklerinden asıl işveren de sorumludur. Aracılar da işveren adına iş yapmakta olup, aralarındaki, ilişki hizmet akdinden değil, iki işveren arasındaki bir sözleşmeden doğmaktadır. Aracı bir müteahhittir; işveren adına belli bir işin görülmesini yüklenmiştir ve kendisi de işveren konumundadır. İşçi çalıştırmaktadır ve bu kanundan doğan sorumluluklarda bizzat sorumludur.

<sup>81</sup> Türk Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesindeki gemi adamları tanımının Türk Ticaret Kanunu'nun gemi adamlarını tarif eden 821. maddesi ile uyum halinde olduğu görülmektedir.

ki düzenlemenin aksine, kaptanın da işveren statüsünde olabileceğini belirtmiştir.

Jones Yasası uyarınca haksız fiil failinin bağımsız müteahhit ya da bağımsız müteahhitin bir çalışanı olduğu hallerde husumetin kime yöneltileceği hususunda tartışmalar bulunmaktadır. Ancak bu durumda, haksız fiil faili yerine işverene karşı husumet yöneltilebilmesi; failin, yaralanmanın olduğu dönemde, işverenin işlerinin yürütülmesinde önemli bir paya sahip olması halinde mümkündür.<sup>82</sup> Mahkemeler gerçek işvereni tespit amacıyla işveren ilişkisini dikkatlice araştırarak, yasa uyarınca işveren kabul edilen kişilerin 3. şahısları kullanarak ya da yetkilerini devrederek sorumluluktan kurtulmalarını önlemek için "borrowed servant" doktrinini<sup>83</sup> geliştirmiş olup, dok-

<sup>82</sup> Türk Deniz İş Kanunu hükümleri doğrultusunda donatanın acentasına karşı husumet yöneltilebilmesi ancak, gemi adamlarını işe alıp, maaşını ödemek, onları denetlemek ve işten çıkarmak yetkisini haiz olması halinde mümkündür.

Bağımsız müteahhit aracılığıyla işçileriyle hizmet akdi yapan işverenin herhangi bir zarar durumunda Jones Yasası işvereni olarak sorumluluktan kaçınması mümkündür(15L.Ed.2d 740). Ancak Yüksek Mahkemenin 11. Dairesi söz konusu karara aşağıdaki gerekçelerle şiddetle karşı çıkmıştır:

"Deniz ticaret hukuku alanındaki federal düzenlemeler acentalık kurallarına çok sıcak bakmakta olup acentalık ilişkisinin varlığını maddi bir mesele olarak kabul etmektedir. Şöyle ki; hukukun bu sözleşmesel durumu acentalık dışında başka bir ilişkiye dayandırmak istemesi halinde kural dışı, usulsüz bir sonuç elde edilmiş olur. Bu olayda, gezinti amaçlı bir geminin tüm yiyecek ve içecek hizmetleri için sözleşme yapılmış olup, söz konusu hizmetler nedeniyle meydana gelebilecek tüm zararlardan sorumsuzluk ileri sürülmüştür. Ancak, donatan ya da işletenin yiyecek ve içecek hizmetleri için sözleşme yapabilmesi kaptan, mürettebat, mühendis ve diğer hizmetliler için de sözleşme yapabilme yetkisini göstermektedir. Bu demektir ki, donatan ya da işleten geminin o seferle ilgili tüm işlerin yürütülmesi için gerekli sözleşmeleri yapabilecek konumdadır. Böyle bir durumda donatan ya da işleten geminin elverişliliği ve gemi adamlarının denetlenmesine ilişkin olarak sorumsuzluk ileri sürebilecektir. Her durumda, sorumluluğuna hükmedilmesi gereken donatan ya da işleten sorumlu tutulamayacak ancak gemiyle ilgisi olmayan bağımsız müteahhitin sorumluluğuna gidilebilecektir. Bu düşünülemez..."

<sup>83</sup> 1986 tarihli Hall V Diamond M.Co. davasında, davacı gemi adamı bir petrol sondaj şirketinin taşeronu tarafından işe alınan ve geminin demirlemesine yardımcı şahıstır. Söz konusu davada Yerel Mahkeme, davacının gerçek işvereni olan taşeronu tespit etmek amacıyla "borrowed servant" (ödünç işçi) doktrinini uygulamıştır. Mahkeme, gemi adamının, petrol sondaj şirketinin ödünç işçisi olup olmadığını dikkatlice gözden geçirerek aşağıdaki hususlara dikkat çekmiştir:

"Borrowed servant" doktrinini, 1909 yılından beri deniz ticaret hukuku alanında uygulanmakta olup, önemi tartışılmazdır. Doktrin amacı, yaralanan gemi adamının farazi işverenin değil gerçek işverenin sorumluluğuna gidilerek zararı tazmin etmesini sağlamaktır. Bu nedenle doktrin, birden fazla işverene husumet yöneltilmesini sağlayarak (söz konusu davalıların jüri önünde kusurlarını tartışarak) farazi değil fiili olanı tespit etmekte önem arz etmektedir.

trin, gemi adamının yaralanması nedeniyle farazi işverene değil işletmeye sorumluluk yüklenmesini amaçlamaktadır. Yüksek Mahkemenin 5. Dairesi Jones Yasasına dayanarak açılan bir davada "borrowed servant" doktrininin uygulanıp uygulanmayacağına karar verebilmek için dokuz adet faktörün dikkate alınması gerektiğinin altını çizmiştir. Bu faktörler:<sup>84</sup>

- 1- İşbirliği ya da işin detaylarına ilişkin öneriler haricinde işçi ve yapılan iş üzerinde denetime kimin sahip olduğu ;
- 2- Yapılan işin kime ait olduğu ;
- 3- Asıl işçi ile ödünç alınan arasında anlaşma ya da fikir birliği olup olmadığı ;
- 4- İşle ilgili yeni durum hakkında işçilerin itirazının olup olmadığı ;
- 5- Esas işverenin işçi ile ilişkisine son verip vermediği ;
- 6- İşin yerine getirilmesini sağlayacak yeri ve teçhizatı kimin hazırladığı ;
- 7- Yeni işin belirli bir zaman dilimi için yapılıp yapılmadığı ;
- 8- İşçiyi işten çıkarma hakkının kime ait olduğu ;
- 9- İşçinin ücretini kimin ödediği

faktörleridir. Bu faktörlerden ilki işçinin ödünç olup olmadığını tespit etmekte ağırlık arz etmektedir.

Diğer yandan davalının işçinin fiili işvereni olmadığı davalarda, davalının işçi üzerinde denetim ve talimat gücü olduğunu ispatlamak şartıyla, davalının ödünç işçisi olduğu doktrininden yola çıkarak, Jones Yasası uyarınca sorumluluğa hükmetmek mümkün olabilecektir.<sup>85</sup>

Geminin çarter sözleşmesi altında olduğu ve geminin sevk ve idaresinin ve gemi adamlarından sorumluluğun zaman ya da yolculuk çartererinden ziyade donatanda kalması hallerinde Jones Yasası uyarınca donatan işveren olarak kabul edilecektir. Buna karşılık gemi adamları üzerindeki denetimin demise ya da bareboat çartererine ait olması hallerinde ise işveren olarak çarterere dava açılması uygun olacaktır.<sup>86</sup>

<sup>84</sup> Schoenbaum, s. 271.

<sup>85</sup> 1981 tarihli Roberts V Williams-McWilliams davasında(656 F.2d. 173) bir işçi hizmetleri şirketi olan Gibson tarafından işe alınan ve William-McWilliams'a ait mavnada kaynak işlerini yapmak üzere gönderilen davacı söz konusu işi yaparken yaralanmış ve Jones Yasasına dayalı olarak Williams-McWilliams'a karşı dava açmıştır. Mahkeme, işçinin yaralandığı vardiyada çalıştırılmak üzere Gibson'a ait başka bir ustabaşı tayin edilmediği , davacının işini ifa sırasında tamamen Williams'ın kontrolü altında olduğu; bu nedenle husumetin Williams'a yöneltilmesi gerektiği kanaatine varmıştır.

<sup>86</sup> Schoenbaum, s. 272.



## Sonuç

Gemi adamlarının görevlerini ifa ederken, işverenin yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle, iş kazasına uğramaları halinde işverenin hukuki sorumluluğunu düzenleyen 1920 tarihli Jones Yasası ile 854 no'lu Türk Deniz İş Kanunu arasında ortak noktalar olduğu gibi işveren sıfatı başta olmak üzere gemi alacaklısı hakkı, görevli mahkeme ve husumet hususlarında da farklılıklar bulunmaktadır.

Gerek Jones Yasası'na dayalı olarak , gerekse Türk Deniz İş Kanunu'na aykırılık nedeniyle açılan davalar ancak gemi adamının işverenine karşı açılabilir. Her iki hukuk sisteminde de işçi-işveren ilişkisinin varlığı tazmin şartının esaslı unsurudur. Ancak Jones Yasası uyarınca kaptana husumet yöneltilmesi mümkün olmamakta; buna karşılık Türk deniz iş hukuku uyarınca gemi sahibi, donatan ve donatma iştiraki işveren olarak mütalaa edilerek kaptanın da işveren statüsüne sahip olabileceği hüküm altına alınmaktadır.

Jones Yasası uyarınca davacı, ister deniz mahkemelerinin yargı yetisi altında Federal Mahkemede, isterse Federal Mahkemelerin yargı yetkisi altında Hukuk Mahkemesi'nde dava açabilir. Deniz hukukuna dayalı talepleri için Eyalet Mahkemesi'nde dava açması halinde federal hukuk kuralları uygulanmakta olup Eyalet Mahkemesi'nde açılan davanın federal mahkemeye aktarılması mümkün değildir. Bu açıdan İş Mahkemesinin varlığından söz edilemez. Ancak Türk iş hukukunda işçinin, görevini ifa sırasında iş kazasına uğraması nedeniyle işverenin hukuki sorumluluğuna gitmesi halinde görevli mahkeme İş Mahkemesi olup, İş Mahkemesinin bulunmadığı yerlerde ise Asliye Hukuk Mahkemeleri İş Mahkemesi sıfatıyla görevli olmaktadır.

Jones Yasası'nda gemi alacaklısı hakkına ilişkin bir düzenleme bulunmaması nedeniyle gemi adamlarının görevlerini ifa sırasında yaralanma nedeniyle işverenine karşı açtıkları davalar ve bunun sonucu olarak alacaklarının Türk Ticaret Kanunu'nun 1235/3. maddesinin aksine gemi alacaklısı hakkı veren alacaklardan olmadığı kabul edilmektedir.

Buna karşılık her iki yasada da işverenin başlıca yükümlülüğü, gemi adamına iş sağlığı ve güvenliğine uygun işyeri sağlamak ve onu gözetmektir. İşçinin de söz konusu güvenlik önlemlerine uyma borcu bulunmaktadır.

Her iki hukuk düzeni de müşterek kusur halinde tazminat indirimi sistemini öngörmektedir. Şöyle ki; kaza ya da hastalık durumunda işçinin de birlikte kusurunun bulunması halinde tazminatta indirim yoluna gidilmektedir. Ayrıca maddi tazminatın yanı sıra manevi tazminata da hükmedilmesi iş kazası ile manevi zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması şartıyla mümkündür.