

# DONATANIN SORUMLULUĞUNUN KAYNAKLARI VE SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI SİSTEMİ

**Prof. Dr. Şaban KAYIHAN<sup>1</sup>**  
**Dr. Öğretim Üyesi Etem KARA<sup>2</sup>**

## Öz

Özel hukuk sistemimizde sorumluluk iki ana başlıkta ele alınır. Bunlardan ilki borçlunun sorumluluğunun kaynağıdır. İkincisi ise, borçlu hukuken sorumlu olduğunda alacaklıya ne ile sorumlu olacağı durumudur. Borçlu, alacaklıya karşı hukuken sorumlu olduğunda kural olarak bütün malvarlığı ile sınırsız kişisel sorumluluğu gündeme gelir. Bu kuralın bir dizi başkaca istisnası düzenlenmiş olduğu gibi konumuzu oluşturan donatanın sorumluluğu da bu genel kuralın bir istisnası olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu çalışmamızda deniz ticaretinin başlıca aktörü olan donatanın sorumluluklarının kaynaklarını ortaya koyduktan sonra, donatanın sorumluluğunu deniz ticareti hukuku tekniği açısından sınırlayan ilgili kuralları sistematik olarak ele almayı amaçladık. Ayrıca, bu hükümlerin malik olmayan donatan olarak nitelendirilen gemi işletme müteahhidi için de uygulanacağını kabul edildiğini belirtelim.

**Anahtar Kelimeler:** Deniz ticareti, donatan, gemi işletme müteahhidi sorumluluk.

## RESOURCES OF THE SHIPOWNER'S RESPONSIBILITY AND SYSTEM OF LIMITATION LIABILITY

### Abstract

In our private legal system, responsibility is addressed in two main headings. The first is the source of the debtor's responsibility. Second, is the case of when the debtor is legally responsible, what he will be liable to the creditor. As a principle, when the debtor is legally responsible for the creditor, unlimited personal liability

---

<sup>1</sup>İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi, ORCID: 0000-0003-3778-0250, [saban.kayihan@medeniyet.edu.tr](mailto:saban.kayihan@medeniyet.edu.tr).

<sup>2</sup> Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi, ORCID: 0000-0002-6123-9619, [etemkara@kara.av.tr](mailto:etemkara@kara.av.tr).

**Yayın Kuruluna Ulaştığı Tarih: 20.12.2020**

**Yayınlanmasının Uygun Görüldüğü Tarih: 18.01.2021**

Bu makaleye atıf için; KAYIHAN, Şaban/KARA, Etem, "Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi", **İMHD**, C. VI, S. 10, 2021, s. 49-76.

with all his assets comes into question. As there are a number of other exceptions to this principle, the responsibility of the equipment that constitute our position is an exception to this general rule.

In this essay, it is aimed to systematically address the relevant rules limiting their responsibility in terms of maritime law technique, after revealing the sources of the responsibilities of the shipowner who is the main actor of maritime. It should also be emphasized that these provisions are accepted as applying to the ship operating contractor, who is qualified as non-owner.

**Keywords:** Maritime, shipowner, ship operating contractor (disponent owner), responsibility.

## **Giriş**

Borçlar hukuku genel hükümlerinden hatırlayacağımız gibi bir borç ilişkisinde borçlu, alacaklıya karşı, belirli bir davranış biçiminde bulunmak; yani üstlendiği edimi yerine getirmek, yani geniş anlamda ifa etmek yükümlülüğü altına girer. Bununla birlikte borçlunun yüklenmiş olduğu edimi yerine getirmesi borçlunun isteğine ve iyi niyetine bırakılamaz. Borçlu, edimini kendi isteğiyle yerine getirmeyecek olursa hukuk düzeni alacaklıya, borçlunun malvarlığına el atabilme imkânını tanımaktadır ki işte buna "**sorumluluk = mesuliyet**" adı verilmektedir<sup>3</sup>. Başka bir deyişle sorumluluk, alacaklının alacağını elde edebilmesi için borçluya ait malvarlığına cebri icra yoluyla el koyabilme yetkisi ve borçlunun bunlara katlanmak zorunda olması anlamına gelir. Sorumluluk, esasen borç ilişkisinin yaptırımı (müeyyidesi) olarak karşımıza çıkar. Borçlu, borcunu kendi rızası ile ifa etmediği takdirde alacaklı, kendi gücü ile bu ifayı gerçekleştiremez. Yani ihkak-ı hak (kendi hakkını bizzat kendi gücü ile elde etmek) hukuk düzeni ile ilke olarak yasaklanmıştır. Borçlu, yüklendiği edimi kendi isteğiyle yerine getirmedeği takdirde, alacaklı alacağını devletin yetkili organları vasıtasıyla yani devletin yardımı ile zorla alabilmek yetkisine sahiptir. Öyleyse borcun bir sorumluluğa bağlanarak alacağın elde edilmesine imkân sağlamak suretiyle, alacaklının hakkı hukuken koruma altına alınmıştır. Sorumluluğun gereğini yerine getirmek ise prensip itibariyle devletin yetkili makamlarına aittir<sup>4</sup>.

Hukuk literatüründe sorumluluk kavramı, **-den** ve **-ile** sorumluluk olmak üzere iki anlamda kullanılır. Sorumluluğun kaynağına yani sebebine göre ayırımına baktığımızda **-den** sorumluluğundan bahsedilir. Bu anlamıyla sorumluluk, bir kişinin (bir şeyden veya bir kişiden dolayı) tazminatla sorumlu tutulmasına sebep olan vakıa olarak karşımıza çıkar ve böylece, sorumluluğun kaynağını gösterir. Yani acaba borçlu, hangi sebepten dolayı sorumludur sorusuna, **-den** sorumluluk cevap verir. Buna göre borçlu, esas itibariyle ya sözleşmeden veya haksız fiilden ya da sebepsiz zenginleşmeden dolayı sorumlu olur.

<sup>3</sup> KAYIHAN, Şaban, **Deniz Ticareti Hukuku**, İstanbul 2020, s. 130-131.

<sup>4</sup> KAYIHAN, s.131.

Borçlunun hangi sebepten dolayı sorumlu olacağını belirledikten sonra alacaklısına karşı neyi ile sorumlu olacağına da **-ile** sorumluluk cevap verir. Borçlu, borcunu ifa etmediği takdirde ne ile sorumlu olacaktır? Bu durumda gündeme iki ihtimâl gelir. Borçlu, bu durumda ya şahsı ile ya da malı ile sorumlu olacaktır. Şahıs ile sorumluluk, alacaklının alacağını elde edebilmesi için doğrudan doğruya borçlunun şahsına el atabilmesi demektir. Ülkemizde ve modern hukuk sistemlerinde borç için hapis veya "*şahıs ile sorumluluk*" esas geçerli değildir. Edimini ifa etmeyen borçlu, alacaklıya karşı kural olarak malvarlığı ile kişisel, sınırsız sorumlu tutulur<sup>5</sup>.

Bu itibarla bir hukuk kişisi olarak gerçek veya tüzel kişi olabilen donatan da tabiatıyla belirttiğimiz şekillerde **-den** sorumluluk yönünden borç ilişkisine taraf olabilir ve hangi sebepten sorumlu olursa olsun **-ile** sorumluluğu genel hükümler karşısında kural olarak bütün malvarlığı ile kişisel, sınırsız sorumluluktur. Donatanın gemi adamları ve bunlarla bir tutulanlar dışında başka kişilerin kusurlu fiilleri sonucunda borç altına girmesine TBK. m.66 ve 116 hükümleri uygulama alanı bulabilir<sup>6</sup>.

Hiç şüphesiz deniz ticaretine ilişkin tehlikeler kara ticaretine ilişkin tehlikelere göre sonuçları itibariyle daha ağır ve öngörülemez nitelik taşır. Bu durum eski çağlardan bu yana böyledir. Ayrıca deniz ticaretinin küresel nitelik taşıdığı ortadadır. Zira bu tehlikeler evrenselidir ve her ülke vatandaşı için aynıdır. Bundan ötürü çağdaş ülkeler donatanları deniz ticaretine ilişkin faaliyetlerini cesaretlendirip onları teşvik etmek için onların **-ile** sorumluluğunu sınırlandırmak yöntemine gitmişlerdir. Çünkü donatanların en önemli sermayeleri gemileridir ve bir deniz tehlikesi karşısında gemilerinin batması gerek ticari faaliyetlerinde gerekse başkaca medeni hayatlarında onları çok zor durumda bırakabilir<sup>7</sup>. Bu itibarla borçlunun **-ile** sorumluluğuna ilişkin genel kural olan tüm malvarlığı ile kişisel sorumluluk ilkesinin donatanlara uygulanmaması, onların deniz ticaretlerine ilişkin sorumluluklarının sınırlandırılması fikri var olagelmiştir. Bu çerçevede ülkeler arasında birçok uluslararası sözleşme akdedilmiştir.

Biz de bu çalışmamızda donatanın ve onun gibi sorumlu tutulan malik olmayan donatan olarak nitelendirilen gemi işletme müteahhidinin **-den** sorumluluğunu belirledikten sonra **-ile** sorumluluğuna ilişkin sistemi incelemeyi hedefledik.

Çalışmamızı giriş bölümümüzden sonra beş ana paragraf altında topladık. Birinci paragrafımızı konumuzun daha iyi anlaşılabilmesi için donatan ve gemi işletme

---

<sup>5</sup> KAYIHAN, s.131.

<sup>6</sup> SÖZER, Bülent, **Deniz Ticareti Hukuku – I, (Ders Kitabı)**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, İstanbul 2013, s.183; KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon / YAZICIOĞLU, Emine, **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, C.1**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş On Dördünü Baskı, İstanbul 2017, s.101; KAYIHAN, s.132.

<sup>7</sup> OKAY, Sami, **Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri**, İkinci Baskı, İstanbul 1971, s.211 vd.; BOZKURT, Tamer, **Ticaret Hukuku C. V, Deniz Ticareti Hukuku, Kara Taşıma Hukuku**, Güncellenmiş 8. Baskı, İstanbul 2016, 71; İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara 1994, s.100.

müteahhidi kavramlarına ve gemi işletme müteahhidinin hukuki konumuna ayırdık. İkinci paragrafta donatanın *-den* sorumluluğu bağlamında donatanın sorumluluğunun kaynaklarını irdeledik. Üçüncü paragrafta donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin yürürlükte olan güncel sistemi ve kapsamını yani *-ile* sorumluluğunu inceledik. Dördüncü paragrafta sınırlamaya tabi alacaklar ve sınırlama hakkını ortadan kaldıran hareketler ile sınırlama dışında bırakılan alacakları ele aldık, beşinci paragrafımızda ise bütün bu düzenlemelerin hukukumuzda nasıl uygulanacağını öngören TTK hükümlerini gözden geçirdik ve bunu takiben sonuç kısmımızla çalışmamızı nihayete erdirdik.

## **§ I. Donatan ve Gemi İşletme Müteahhidi Kavramları ve Gemi İşletme**

### **Müteahhidinin Hukuki Konumu**

#### **A. Donatan Kavramı**

##### **1. Tanımı ve Unsurları**

###### **a. Tanımı**

“Donatmak” terimi “teçhiz etmek” teriminden türer. *Gemisini (donatıp) menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine donatan denir* (TTK. m. 1061/1). Deniz ticareti uygulamasında sektörün günlük konuşma dilinde donatana, daha ziyade “armatör” denilmektedir<sup>8</sup>.

Donatan gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilir. Yasa metninde geçen “menfaat” teriminin kanımızca bu şekilde kullanılması yeterli değildir, “*menfaat sağlamak amacıyla*” yerine “*ekonomik menfaat sağlamak amacıyla*” ibaresi kullanılmış olsaydı daha isabetli olurdu. Bu itibarla, hükümde kullanılan “*menfaat*” terimini “*ekonomik çıkar*” olarak anlamak gerekir<sup>9</sup>.

###### **b. Unsurları**

Yukarıdaki tanımdan bir gerçek veya tüzel kişinin TTK. m. 1061/1 çerçevesinde donatan sayılabilmesi için şu unsurlara sahip olmasının gerektiği anlaşılır:

- Geminin maliki olmak,
- Gemiye ticari amaçla kullanmak,
- Gemiye suda kullanmak,
- Gemiye kendi adına ve hesabına işletmek.

Şu halde, TTK. m. 1061/1 ile tanımlanan donatan sıfatına sahip olmak için kişinin, geminin mülkiyetine sahip olması, gemisini suda (deniz, göl, nehir vb.) ekonomik

---

<sup>8</sup> KAYIHAN, s.115.

<sup>9</sup> KAYIHAN, s.115.

menfaat (ticari amaç, yük, yolcu taşıma vs.) elde etmek üzere kendi adına ve hesabına kullanması koşulları aranmaktadır<sup>10</sup>.

Gemi siciline tescilli gemiler bakımından geminin maliki, o gemiyi kendi adına ve hesabına tescil ettiren kişi varsayılır. Bu varsayıma hukuken *kanuni faraziye* değil *karine* olarak nitelendirilir<sup>11</sup> (bkz. TTK. m. 972/1). Böylece bir gemiyi, gemi siciline kendi adına ve hesabına kaydettirmiş olan kişi mülkiyete ilişkin anlaşmazlıklarda ispat yükü (*burden of proof*) bakımından da avantajlı konumda olur<sup>12</sup>.

Gemi siciline tescilli olmayan gemiler açısından ise malik sıfatıyla geminin zilyetliğine sahip olan kişi/kişiler TMK. m. 973/1 marifetiyle o geminin maliki sayılır/lar<sup>13</sup>.

Bir başka taraftan, bir kişi maliki olduğu bir gemiyi kendi adına ve hesabına suda ekonomik menfaat sağlamak için işletmiyor, kiraya vermek şeklinde gelir elde ediyorsa, bu ihtimalde “kendi adına ve hesabına suda işletme” unsuru bulunmadığı için bu kişi donatan sayılmaz, sadece kira geliri elde eden gemi maliki niteliğinde olur<sup>14</sup>. Bu durumda hemen sonraki başlıkta ele aldığımız “malik olmayan donatan” olarak ifade edilen gemi işletme müteahhidi gündeme gelir.

## **B. Gemi İşletme Müteahhidi**

### **1. Tanımı ve Unsurları**

#### **a. Tanımı**

Türk Ticaret Kanunu m. 1061/2, c.1 “kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır” diyerek gemiye malik olmayan bir kişinin de deniz ticaretinde bir gemiyi işletebilmesinin yolunu açmıştır. Bu kişiye gemi işletme müteahhidi (GİM.) adı verilmektedir<sup>15</sup>. GİM. esasen gemi kira sözleşmesindeki kiracıdır<sup>16</sup> ve **malik olmayan donatan** demektir<sup>17</sup>. Zira, TTK.

---

<sup>10</sup> Kara ticareti hukukunda TTK. m. 12/1 düzenlemesine göre kural olarak bir ticari işletmeyi kısmen de olsa kendi adına işleten gerçek kişiye tacir dendiğini biliyoruz. Tacirin deniz ticareti hukukundaki karşılığı donatandır. Bu itibarla bir gerçek kişi TTK. m. 11/1’in belirttiği unsurları muhtevi bir şekilde denizde ticari amaçla gemisini kendi adına ve hesabına kullanıyorsa deniz ticareti hukuku anlamında donatan, ticaret hukukunun geniş anlamıyla da tacir sayılır (karş. TTK. m.12). Tüzel kişi donatanlar da TTK. m. 16 doğrultusunda tacir sayılırlar.

<sup>11</sup> HILL, Christopher, **Maritime Law**, Sixth Edition, New York 2003, Published 2014 s.23; Bkz. KARA, Hacı, **Deniz Ticareti Hukuku**, İstanbul 2020, s.119.

<sup>12</sup> HILL, s.23-24.

<sup>13</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s. 119.

<sup>14</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s. 119.

<sup>15</sup> SÖZER, s.166; BOZKURT, s.70.

<sup>16</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s.127.

<sup>17</sup> SÖZER, s.166-167.

m. 1062/2, c.1 bu kişinin üçüncü kişilerle gireceği ilişkilerde donatan hükmünde olacağını açıkça hükme bağlamıştır.

## **b. Unsurları**

Yukarıdaki tanımdan GİM.'de bulunması gereken unsurları şöylece sıralamak mümkündür:

- Başkasına ait olan bir geminin kullanılması,
- Geminin suda kullanılması,
- Geminin bizzat veya kaptan aracılığı ile kendi adına ve hesabına kullanılması.

## **C. Gemi İşletme Müteahhidinin Hukuki Konumu**

### **1. Donatan (Gemi Maliki) ile Olan Hukuki İlişkisi**

Gemi işletme müteahhidi ile gemi maliki arasındaki hukuki ilişki, ikisi arasındaki sözleşmenin niteliğine ve hükümlerine göre belirlenir. Bu sözleşme finansal kiralama sözleşmesi (*leasing*) olabileceği gibi alışlagelmiş kira sözleşmesi de olabilir. Bu kira sözleşmeleri deniz ticaretine ilişkin terminoloji ile bazen *bareboat charter*, bazen *charter with demise* sözleşmeleri olarak anılırlar<sup>18</sup>. Esasen bu sözleşmeler hukuki nitelikleri itibarıyla kira sözleşmesidir ancak her birinin hükümleri birbirinden farklılık arz edebilmektedir<sup>19</sup>.

Bu kavramları konuya ilişkin kısaca tanımlayalım:

- **Bareboat Charter Sözleşmesi:** Bir geminin sahibinden personelsiz ve donatılmamış olarak *kiralınması* sözleşmesine bareboat charter sözleşmesi denir. Bu gemi kira sözleşmesine *çiplak gemi kira sözleşmesi* de denilmektedir<sup>20</sup>.
- **Charter With Demise (Demise Charterparties) Sözleşmesi:** Bir geminin sahibinden gemi adamları ile donatılmış bir şekilde kiralınmasına ilişkin sözleşmeye charter with demise sözleşmesi denir. Bareboat charter'dan tek farkı; kiralayanın gemiyi bütün donanımıyla birlikte kir alıyor olmasıdır. Bu yüzden bu tür gemi kira sözleşmelerine *donatılmış gemi kira sözleşmesi* de denilmektedir<sup>21</sup>.

### **2. Üçüncü Kişilerle Olan Hukuki İlişkisi**

Kanunkoyucu GİM.'i üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan saymaktadır (TTK. m. 1061/2, c.1). Öyleyse GİM. üçüncü kişilere karşı donatan konumundadır, onlar ile olan hukuki ilişkilerinde de herhangi bir donatanın sahip olduğu haklara ve borçlara sahiptir. Özellikle donatanın sorumluluğu bakımından ele aldığımız hususlar GİM. için de geçerlidir.

<sup>18</sup> SÖZER, s.170.

<sup>19</sup> Gemi kira sözleşmeleri için bkz. KAYIHAN, s.163 vd.; KARA, **Ders Kitabı**, s.149 vd..

<sup>20</sup> WILSON, John F., **Carriage of by Sea**, Fifth Edition, Edinburg 2006, s.7; ÖNDER, Salih, **Gemi Kira Sözleşmesi**, Ankara 2016, s.86; Bkz. HILL, s.168.

<sup>21</sup> WILSON, s.7-8; ÖNDER, s.88; HILL, s.168.

Öte yandan TTK. m. 1061/2, c.2 hükmü gereğince, *geminin maliki, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötüniyet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten engelleyemez*<sup>22</sup>.

## **Ş II. Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları (-den Sorumluluk)**

### **A. Genel Olarak**

Giriş kısmımızda ifade etmiş olduğumuz gibi donatan da diğer hukuk kişileri gibi hukuki ilişkilere taraf olabilir ve sorumluluğunun kaynağı hangi sebep olursa olsun borçlar hukuku genel hükümleri karşısında sorumluluğu kural olarak bütün malvarlığı ile kişisel, sınırsız sorumluluk olarak belirir. Örneğin donatan genel hükümler çerçevesinden bir sözleşmeden, haksız fiilden veya sebepsiz zenginleşmeden dolayı sorumlu olduğunda bu genel kural uygulama alanı bulur. Buna göre söz gelimi, hukuka aykırı ve kusurlu bir fiille bir başkasına zarar ıka eden donatan, hukuka aykırı kusurlu fiili ile oluşan zarar arasında uygun illiyet bağı (sebeup – sonuç ilişkisi) da olduğu takdirde ortaya çıkan bu zararı TBK. m. 49 vd. hükümlerine göre bütün malvarlığı ile kişisel ve sınırsız sorumlu olarak tazmin etme borcu altında olur<sup>23</sup>.

Şu hale göre donatanın sorumluluğunun sınırlandırıldığı yerler, sorumluluğun özellikle deniz ticaretine ilişkin özel kaynaklardan doğduğu zaman gündeme gelir. Şimdi bu sebepleri ele alalım.

### **B. Donatanın –den Sorumluluğunun Özel Kaynakları**

#### **1. Türk Ticaret Kanunu’ndan Doğan Sorumluluk Halleri**

##### **a. Gemi Adamlarının ve Kılavuzların Görevlerini İfa Ederlerken Kusurlarından Dolayı Sorumluluğu**

###### **aa. Genel Olarak**

Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağılı kılavuzun *görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda* üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumlu tutulmuştur. Ancak donatanın, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, *taşıyanın* gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu tutulacağı hükme bağlanmıştır (TTK. m. 1062/1).

###### **bb. Sorumluluğun Şartları**

###### **aaa. Kusurlu Zarar Verenin Gemi Adamı veya Kılavuz Olması**

<sup>22</sup> Fazlası için bkz. KAYIHAN, s.118-119.

<sup>23</sup> KARA, *Ders Kitabı*, s.119.

“Gemi adamları” tabirinden anlaşılması gereken TTK. m. 934’e göre; kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğler kişilerdir<sup>24</sup>. Bu kişilerin donatanla olan hukuki ilişkileri çoğu zaman hizmet sözleşmesi olarak karşımıza çıkar. Elbette vekâlet akdi de olmasına engel yoktur. Kendi aralarındaki nispi hukuki ilişkiyi kendileri serbest iradeleri ile belirlerler.

Donatanın, görevlerini ifa ederlerken fiilleri ile üçüncü kişilere verdikleri zararlardan sorumlu tutulduğu kılavuzlar aşağıdaki gibidir;

- ✓ Zorunlu danışman kılavuz<sup>25</sup>,
- ✓ İsteğe bağlı danışman kılavuz,
- ✓ İsteğe bağlı sevk ve idare kılavuzu,

Çünkü bu üç ihtimalde tüm yetki kaptandadır. Kaptan da bir gemi adamı olduğuna göre, onun görevini ifa ederken kusurlu davranışları ile verdiği zararlardan donatan sorumlu olur<sup>26</sup>.

Bu üç kılavuzun yanısıra donatan için *zorunlu sevk ve idare kılavuzu*<sup>27</sup> da gündeme gelebilir. Hemen belirtelim ki, zorunlu sevk ve idare kılavuzu alınması durumunda tüm sevk ve idare kaptandan alınıp, bu kılavuza verilmek durumunda olduğu için, donatan bu kılavuzun kusurlu fiillerinden sorumlu tutulamaz, sorumluluk zorunlu kılavuz ve kılavuzluk teşkilatına aittir<sup>28</sup>.

### **bbb. Gemi Adamları ve Kılavuzların Görevlerini İfa Ederken Kusurlu ve Hukuka Aykırı Fiilleri ile Zarar Vermiş Olmaları**

Burada sözü edilen kimselerin görevlerini yerine getirirken hukuka aykırı, kusurlu eylemleri neticesinde üçüncü kişilerin zarara uğramasından kaynaklanan sorumluluk söz konusudur. Bu itibarla TBK. m. 49 ile öngörülen haksız fiil sorumluluğunun tüm unsurlarının gerçekleşmesi gerekir. Kusurla ilgili söylenebilecek hususlar borçlar hukukunun haksız fiil hükümlerinde ifadesini bulan *kast* ve *ihmal* halleridir. Bununla birlikte, denizcilikteki tehlikelerin farklılığı ve ağırlığı karşısında bu işleri yapanlardan daha çok dikkat ve özen beklenmesi doğaldır<sup>29</sup>.

### **ccc. Üçüncü Kişilerin Bu Fiillerden Zarar Görmesi**

<sup>24</sup> Diğler gemi adamlarından kast edilen, yardımcı zabıtlar, gemi adamı olmak için eğitim gören stajyerler, kamarot, aşçı gibi yardımcı hizmet personelidir. Bkz. Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptan Yönetmeliği m. 3 ve 4.

<sup>25</sup> Ülkemizde İstanbul ve Çanakkale boğazlarında zorunlu danışman kılavuzluk sistemi uygulanmaktadır.

<sup>26</sup> KARA, *Ders Kitabı*, s.121.

<sup>27</sup> Corent Boğazi, Panama Kanalı ve Süveyş kanalında zorunlu sevk ve idare kılavuzluğu hizmeti verilmektedir.

<sup>28</sup> YAZICIOĞLU, Emine / KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon, *Deniz Ticaret Hukuku*, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 15.Baskı, İstanbul 2020, s.250; KARA, *Ders Kitabı*, s.121.

<sup>29</sup> KAYIHAN, s.133-134.

Burada esasen vurgulanmak istenen uygun nedensellik (illiyet) bağıdır<sup>30</sup>. Üçüncü kişiler gemi adamları ve kılavuzların görevlerini ifa ettikleri esnada işledikleri kusurlu fiillerinden dolayı zarara uğramış olmalıdır ki, donatan bu maddi veya manevi zararlardan sorumlu tutulabilsin (karş. TBK. m. 53, 54, 56).

### **cc. Yolculara ve Yükle İlgili Kişilere Karşı Özel Durum**

Donatanın yükle ve yolcularla ilgili sorumluluğunun “ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur” denilerek daraltıldığını görmekteyiz (TTK. m. 1062/1, c.2).

Taşıyanın sorumluluğuna yapılan bu yollama sebebiyle donatan aynı zamanda taşıyan olsun veya olmasın geminin sevk ve idaresi ile başkaca teknik yönetimine ilişkin eylemin veya yangının sonucunda yüke gelen zararlar için sorumlu tutulmamıştır (TTK. m. 1180).

### **çç. Donatanın Sorumluluğunun Niteliği**

Donatanın gemi adamları veya kılavuzların görevlerini yerine getirirken üçüncü kişilere verdikleri zararlardan sorumluluğa ilişkin olarak TTK. m. 1062 özel bir düzenleme öngörmekle birlikte bu düzenleme TBK hükümlerinin de uygulanmayacağı anlamına gelmemektedir.

Zarar gören; adam çalıştırmanın kusursuz sorumluluğu ile organizasyon sorumluluğunu düzenleyen TBK. m. 66’ya veya koşulları varsa yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluğu öngören TBK. m. 116 hükmüne de başvurabilir. TBK. m. 66 hükmünün uygulanmasında adam çalıştırmanın kurtuluş kanıtı getirme imkanına sahip bulunduğu göz ardı edilmemelidir<sup>31</sup>.

### **b. Kaptanın İşlemlerinden Dolayı Sorumluluğu**

#### **aa. Kaptanın Yasal Temsil Yetkisine Dayanarak Akdettiği Hukuki İşlemlerden Doğan Sorumluluğu**

Kaptanın esasen gemi henüz bağlama limanında bulunduğu sırada kural olarak donatanı temsil etme yetkisi bulunmaz, bu itibarla geminin bağlama limanında olduğu esnada kaptanın yapmış olduğu hukuki işlemler de donatanı kural olarak hukuken bağlamaz (TTK. m. 1103/1, c.1). Bununla birlikte donatan bu esnada dahi kaptana ayrıca özel bir temsil yetkisi vermiş olabilir. İşte bu durumda da kaptanın gemi limanda olduğunda yaptığı işlemlerden donatan hukuken bağlı olur (TTK. m. 1103/1, c.2). Dikkat edilirse burada kaptanın donatanı doğrudan temsil yetkisi söz konusudur, bu itibarla kaptanın donatanı temsilen yaptığı hukuki

<sup>30</sup> Bu konuda bkz. GÜNERGÖK, Özcan / KAYIHAN, Şaban, **Borçlar Hukuku Dersleri (Genel Hükümler)**, İstanbul 2020, s.400.

<sup>31</sup> Bkz. GÜNERGÖK / KAYIHAN, s.416 vd..

işlemlerden dolayı donatanın sorumluluğunun kaynağı da hukuki işlem olmaktadır.

Öte yandan gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptan, bu sıfatla, geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufları üçüncü kişilerle donatan adına yapmaya yetkili kılındığı için bu işlemlerden de donatan sorumlu olacaktır (TTK. m. 1104/1).

Yabancı bayraklı gemilerde, geminin malikine veya kiracısına açılacak her türlü dava veya takip, onlar hakkında geçerli olmak üzere kaptana da yöneltilebilmektedir. Ancak bu dava donatana izafeten kaptana yöneltilir (TTK. m. 1104/1). Dava sonucunda alınan ilamların kaptana değil donatana infazı gerekir.

### **bb. Kaptanın Yükle İlgili İş ve İşlemlerinden Sorumluluğu**

Kaptan geminin taşıdığı yük üzerinde tasarruf ettiği takdirde donatan, yükleten, taşıtan veya gönderilen gibi yükle ilgili kişilerin uğradığı zararları gidermekle sorumlu tutulmuştur<sup>32</sup>. Kaptanın yükü (eşyayı) satması gerekirse eşyanın satışı ile elde edilen net satış tutarı bu hususta sorumluluk sınırlarını düzenleyen TTK. m.1186 hükmünde gösterilen değeri aşarsa bu değer yerine net satış tutarı kaim olur<sup>33</sup>.

### **c. Müşterek Avaryada Kurtarılan Gemi ve Navlun Sebebiyle Sorumluluğu**

Müşterek avarya hukukun diğer alanlarında pek rastlanmayan, müşterek zararın o deniz sergüzeştine (serüvenine) katılanlar arasında paylaştırılması kurumu niteliğindedir. Müşterek avaryanın yasal tanımı TTK. m.1272’de yapılmıştır. Buna göre ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan “*gemiye, yükü, diğer eşyayı ve navlunu*” birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanması hâlinde” müşterek avarya hareketi var sayılır. Bu bağlamda gemiye, yüke, diğer eşyaya ve navluna karşı *birlikte tehdit* oluşturan her olay nedeniyle *bilerek* oluşan her türlü *olağan dışı* nitelikteki zararlar ve masraflar müşterek avarya hareketini oluşturmaktadır. İşte bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir. Müşterek avarya garmesine giren zarar ve giderler gemi, yük, navlun ve diğer eşya arasında paylaşılır<sup>34</sup>.

Müşterek avarya garame paylarının kişisel borçluları, garmeye girecek olan geminin müşterek avarya hareketinin meydana geldiği andaki donatana, navlunun boşaltma tarihindeki alacaklısı ve diğer eşyanın boşaltma tarihindeki maliki olarak

<sup>32</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s.122.

<sup>33</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s.122.

<sup>34</sup> KAYIHAN, s.277; KARA, **Ders Kitabı**, s.126.

öngörülmüştür (TTK. m. 1274/1). Şu halde müşterek avaryaya ilişkin olarak da müşterek avaryanın meydana geldiği andaki gemi donatanı sorumlu olmaktadır<sup>35</sup>.

### **ç. Çatma ve Kurtarma Sebebiyle Donatanın Sorumluluğu**

#### **aa. Çatmadan Doğan Sorumluluğu**

Çatma esasen TBK. m. 49 vd. ile düzenlenen haksız fiilin deniz ticareti hukukuna özgü özel bir halidir<sup>36</sup>. TTK.'nın 1286 – 1297 maddeleri çatmayı bu doğrultuda düzenlemiştir. Kavramsal olarak “çatma” iki veya daha fazla geminin çarpışmasını<sup>37</sup> ifade eder. Çatma, TTK.'da özel olarak düzenlenmiş bulunan ve fakat niteliği itibarıyla haksız fiil oluşturan bir eylemdir<sup>38</sup>. Çatma konusu TTK.'da bu çarpışma sonucu gemilere ve gemilerde bulunan insanlara veya eşyaya verilen zararın tazmini açısından düzenlenmiştir (TTK. m. 1286).

Çatma konusu modern çağ öncesi dönemlerdeki gemilerin teknik zaafı nedeniyle daha sık görülen bir durum iken, modern çağda bilim ve teknolojiye gelişme nedeniyle çatma olaylarında sayısal olarak çok ciddi miktarda azalma olmuştur, ancak yaşanan çatma olaylarında oluşan hasar ve zararlar çok büyük sorumluluklar doğurur hale gelmiştir<sup>39</sup>.

Çatma durumunda çatmaya karışan gemilerin donatanları çatma sebebiyle gemilerin veya gemide bulunan yüklerin uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlıkları oranında sorumlu tutulurlar<sup>40</sup>. Ancak teknik olarak kusur ağırlığı oranının belirlenmesi mümkün olmaz ise, çatmaya katılan donatanlar ortaya çıkan zarardan tazminat sorumluluğu bakımından eşit oranda sorumlu tutulurlar. Bu tazminat talepleri açısından, donatanlar üçüncü kişilere karşı zincirleme sorumlu değillerdir<sup>41</sup>.

#### **bb. Kurtarmadan Doğan Sorumluluğu**

Kurtarma faaliyeti tıpkı müşterek avarya gibi deniz hukukuna ait bir kavramdır. Gemiler seyri-sefer yaptığı sürece kurtarma faaliyetleri de var olacaktır. Kurtarma faaliyetine ihtiyaç, yolculuk esnasında gemi adamlarının deniz rizikoları karşısında yetersiz kaldığı ve ek bir yardıma gerek duyduğu zaman ortaya çıkmaktadır. Hem gemiyi hem de yükü güven altına almayı amaçlayan bu ek yardım denizcilik sektörü için kritik bir öneme sahiptir<sup>42</sup>. Kurtarma hizmeti belirli

<sup>35</sup> KAYIHAN, s.136; KARA, **Ders Kitabı**, s.126.

<sup>36</sup> KAYIHAN, s.301.

<sup>37</sup> Çarpışmanın seyir halinde gerçekleşmesi şart değildir. Olayın, çatma kabul edilmesi için çarpışma fiili gerekli ve yeterli şarttır.

<sup>38</sup> KAYIHAN, s.301.

<sup>39</sup> KAYIHAN, s.301.

<sup>40</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s.125.

<sup>41</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s.125.

<sup>42</sup> KAYIHAN, s.309.

koşullar altında ücretli bir hizmettir. Bu hizmetin ücretli olması kurtarma işinin doğasında vardır ve kurtarma işinin adil sonucu olarak karşımıza çıkar<sup>43</sup>.

28.04.1989 tarihinde imzalanan ve 14.07.1996 tarihinde yürürlüğe giren “Kurtarmaya Dair Uluslararası Sözleşme” m. 6/2 hükmüne göre, kaptan donatanın adına ve hesabına kurtarma sözleşmeleri akdetme yetkisine sahiptir. Keza TTK. m. 1300/1 hükmü gereğince de kaptan aracın kurtarılması için gemi maliki yani donatan adına kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkilidir. Bu doğrudan temsil yetkisi yasadan doğmaktadır. Bu itibarla kurtarma sözleşmesi ile kararlaştırılan kurtarma ücretinden kaptan değil, bizzat donatan sorumlu olur<sup>44</sup>.

#### **d. Denizi Kirletmesinden Doğan Sorumluluğu**

Hukukumuzda son yıllarda denize gemilerin sebep verdiği petrol kirlenmesinden hukuki sorumluluğa yönelik özel düzenlemeler yapılmıştır. Bu doğrultuda gemi sicilinde kendisi adına tescilli bir gemiyi sahibinden başka biri işletirken denizde petrol kirliliğine neden olsa bile sicilde kayıtlı olan gemi sahibi bunda kusurunun bulunmadığını ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz. Bu durum onun açısından bir objektif sorumluluk hali teşkil eder<sup>45</sup>. Bu hususta 1992 Tarihli “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna İlgili Uluslararası Sözleşme” ve 1992 Tarihli “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme” imza edilmiştir. Bu sözleşmelere Ülkemiz üyedir. Bu sözleşmelerin uygulanmasının gerektiği durumlarda, mevzuatımızın bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümleri uygulama alanı bulmaz<sup>46</sup>. Sözleşme hükümlerinin uygulanması açısından TTK. m. 1336 şu düzenlemeyi öngörmektedir:

*“(1) 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin 1 inci maddesinin altıncı paragrafında tanımlanan “kirlenme zararı” hakkında bu Sözleşme ve 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme hükümleri uygulanır. Bu sözleşmelerin doğrudan veya bu Kanun uyarınca uygulandıkları*

---

<sup>43</sup> HILL, s.335.

<sup>44</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s.125; KAYIHAN, s.318.

<sup>45</sup> Fazlası için bkz. KARA, Hacı, **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk**, İstanbul 2005; GÜLFER, Kuyucu Meriç, **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, İstanbul 2017; DEMİR, İsmail, **Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararlarının Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi**, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** Cilt:2 Sayı:1 Yıl: 2011;

KARA, **Ders Kitabı**, s.123.

<sup>46</sup> KARA, **Ders Kitabı**, s.123.

*hâllerde, mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümleri uygulanmaz.*

*(2) 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin Nihai Maddelerinin 14 ve 15 inci maddeleri ile 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin Nihai Maddelerinin 32 ve 33 üncü maddeleri uyarınca yapılacak değişikliklerin Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak, bu madde, anılan değişiklikleri de içine alacak şekilde uygulanır.*

*(3) Bu Kısımda geçen; a) “1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi” ibaresi “27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme”yi ve bu Sözleşmeye ilişkin değişikliklerden Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girmiş olanları, b) “1992 tarihli Fon Sözleşmesi” ibaresi “27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme”yi ve bu Sözleşmeye ilişkin değişikliklerden Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girmiş olanları, topluca ifade eder”.*

Denizin kirlenmesine yönelik zararların tazmini amacıyla kabul edilen bir diğer önemli düzenleme de 5312 sayılı “Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun”dur. Bu itibarla söz geçen bu Kanun çerçevesinde de donatanın sorumluluğu gündeme gelebilir<sup>47</sup>.

Bunların dışında 09.8.1983 tarihli ve 2872 Sayılı Çevre Kanunu’nu da burada zikretmek gerekir<sup>48</sup>. Sözü geçen kanunun 28. maddesi düzenlemesi, “Çevreyi kirletenler ve çevreye zarar verenler sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı kusur şartı aranmaksızın sorumludurlar.

*Kirletenin, meydana gelen zararlardan ötürü genel hükümlere göre de tazminat sorumluluğu saklıdır. Çevreye verilen zararların tazminine ilişkin talepler zarar görenin zararı ve tazminat yükümlüsünü öğrendiği tarihten itibaren beş yıl sonra zamanaşımına uğrar” hükmünü ihtiva etmektedir.*

Yasa metninden açıkça anlaşıldığı üzere burada kanun koyucu objektif bir sorumluluk öngörmektedir. Yani çevreyi kirletenlerin sorumluluğu kusursuz sorumluluk türlerindedir.

Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirleten veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır. Kirletenin kirlenmeyi veya bozulmayı durdurmak, gidermek veya azaltmak için gerekli önlemleri almaması veya bu önlemlerin yetkili makamlarca doğrudan alınması nedeniyle kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılan

<sup>47</sup> Bkz. KARA, **Ders Kitabı**, s.124.

<sup>48</sup> RG. T. 11.8.1983, S.18132.

gerekli harcamalar 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre kirletenden tahsil edilir (ÇK. m. 3/g).

### **§ III. Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi ve Kapsamı (-ile Sorumluluk)**

#### **A. Genel Olarak**

Donatanın sorumluluğunu sınırlama hakkının arkasındaki temel fikir, donatanların (armatörlerin) deniz yoluyla işlerini sürdürmeleri için gereken her türlü teşvikin verilmesi düşüncesi olmuştur. Gemilerle denizlerde yol almak, ulusal ve uluslararası ticareti gerçekleştirmek gerçekten deniz tehlikelerine karşı çok cesur olmayı gerektirir. Beklenmeyen her türlü tehlike ihtimaline karşı deniz ticaretinde eşya taşıma işlerini yapan donatanlar için de borçlar hukukundaki sınırsız sorumluluk esasının korunması hiç şüphesiz onların cesaretini kırardı<sup>49</sup>. Böyle bir tutum donatanlar için kumara benzeyen bir durum oluştururdu. Sınırsız sorumluluk ihtimali deniz ticaretindeki girişimci, maceraperest ruhlara sahip olan kişilerin bu duygularını hiç şüphesiz kırardı. Yüzyıllar önce ciddi bir deniz felaketi büyük olasılıkla donatanın derhal iflas etmesine neden olurdu<sup>50</sup>. Deniz tehlikelerinin kendisine özgü tehlikeleri karşısında donatanları tıpkı kara ticaretindeki tacirler gibi alacaklılarına karşı kural olarak sınırsız sorumlu tutmak deniz ticareti pratiğini çok olumsuz etkilerdi. Bundan dolayı deniz ticareti uygulaması için donatanların lehine bir tür sorumluluk ihdas edilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır<sup>51</sup>.

Bu doğrultuda donatanların sorumlulukları dolayısıyla, malvarlıklarını aşan ve zarar görenlerin zararlarının tam olarak karşılayamaması ihtimali karşısında, zararların tazmin edilememesi tehlikesi göz önüne alınarak, donatanların belirli bir malvarlığı ile sorumlu tutulması amacıyla sorumluluğun sınırlandırılması düşüncesinin doğduğunu ifade edebiliriz<sup>52</sup>. Bu çerçevede çeşitli kanuni düzenlemeler ve uluslararası sözleşmelerle donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması faaliyetlerine gidilmiştir<sup>53</sup>.

Buna göre şu sınırlı sorumluluk sistemlerinin gündeme geldiğini ifade etmek mümkündür:

- ❖ Geminin hacmine göre tayin edilen bir meblağla sınırlı sorumluluk sistemi,
- ❖ Gemi ve navlun değeriyle sorumluluk sistemi,

<sup>49</sup> HILL, s.394.

<sup>50</sup> HILL, s.394.

<sup>51</sup> HILL, s.394.

<sup>52</sup> HILL, s.394.

<sup>53</sup> GÜR, Adnan Tefik, Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair 1976 Konvansiyonu ve 1996 protokolü, (Çevrimiçi) <http://dspace.marmara.edu.tr/bitstream/handle/11424/2115/5000001563-5000000620-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, s.451 vd. (27.10.2019).

- ❖ Sınırlı ayni sorumluluk sistemi,
- ❖ Abandon (terk) sistemi,
- ❖ Karma sistem<sup>54</sup>.

Bu sistemleri kendi iç hukuklarında değişik uygulayan ülkelerin uygulamaları hukuki bakımdan karışıklıklara yol açmaktaydı. 6762 Sayılı TTK.'nın yürürlükte bulunduğu zaman diliminde bu hususta hukukumuzda sınırlı ayni sorumluluk sistemi kabul edilmişti. Ancak 6102 sayılı TTK. ile bu sistemden vazgeçilmiş ve küresel gelişmelere koşut olarak TTK.'da bu hususa yer verilmemiştir. Deniz ticaretinin küresel niteliği gereği bu uygulamaların yeknesaklığını sağlama ihtiyacı daha da çok ciddiyet kazanmış ve bunun için uluslararası sözleşmeler akdetme yoluna gidilmiştir.

İlk olarak Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlanması İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu akdedilmiştir. Sonrasında 1924 Konvansiyonu'na az sayıda devletin taraf olması nedeniyle Deniz Gemileri Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında 10.10.1957 tarihinde Brüksel'de bu kez yeni bir uluslararası sözleşmeye imza atılmıştır. Fakat 1957 tarihli sözü geçen bu Anlaşmanın da sorumluluk sınırlarının düşük ve enflasyon karşısında korunmasız olması nedeniyle Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 19.11.1976 tarihli Londra Konvansiyonu akdedilmiştir. 1976 Londra Konvansiyonu, 1924 Konvansiyonu ve 1957 Konvansiyonu'nun yerine geçmek üzere hazırlanmış olup, 12 devletin onayını takiben 01.12.1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1976 Londra Konvansiyonu'nu tadil eden 1996 Protokolü ile bir kısım değişiklikler yapılmıştır<sup>55</sup>. 1996 Protokolü, 1976 Protokolü'nü tadil etmek amacıyla hazırlanmış olup, 10 üyenin onaylamasından sonra 13.05.2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>56</sup>.

1976 Konvansiyonu'na 04.06.1980 tarihli ve 17007 sayılı RG.'de yayımlanan 28.02.1980 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile katılma yoluyla taraf olunmuş ve bu konvansiyon Ülkemizde 01.07.1998 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. 1996 Protokolü'ne ise 13.03.2010 tarihli ve 27520 sayılı RG.'de yayımlanan 05.02.2010 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile katılma yoluyla taraf olunmuş ve bu protokol de Ülkemizde 17.10.2010 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Sözü geçen 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü'nün Türkiye açısından uygulanabilir olduğu 6102 sayılı TTK. m. 1328 ve TTK.'nın Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun'un 37. maddesinde hükme bağlanmıştır. Bu şekli ile 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü, her ne kadar RG.'de yayımlanmış olan Bakanlar Kurulu Kararları doğrultusunda Türkiye için yürürlükte kabul

<sup>54</sup> KAYIHAN, s.138.

<sup>55</sup> Bkz. BERLINGERI, Francesco, **International Maritime Conventions: Volume 2, Navigation Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction**, New York 2015, s.353.

<sup>56</sup> GÜR, 1976 Konvansiyonu, s.452; Ayrıca bkz. KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s.110-111. YAZICIOĞLU / KENDER / ÇETİNGİL, 2020, s. 261 vd..

edilse de, 6102 sayılı TTK. ile ilk defa bir Kanun tarafından hükme bağlanmıştır<sup>57</sup>. Bu itibarla bundan böyle donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hususunda bizim de taraf olduğumuz sözü geçen bu uluslararası sözleşmelere gidilmesi gerekir<sup>58</sup>.

## **B. Sorumluluğun Sınırlandırılmasında Sistem**

### **1. Genel Olarak**

Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Uluslararası Konvansiyon - (SSHK.) m. 15 hükmü Konvansiyonun uygulama alanını şu şekilde hükme bağlamıştır:

“1. İş bu sözleşme, 1. maddede gösterilen bir kişinin taraf bir devletin mahkemesi önünde sorumluluğunu sınırlamak, hacz edilmiş veya tedbir konulmuş, bir gemi veya sair herhangi bir malı yahut sözü geçen devlet makamlarına verilmiş olan bir teminatı serbest bıraktırmak istediği her halde uygulanır. Şu kadar ki, her taraf devlet 1 inci maddede zikrolunan ve mahkemeleri huzurunda, iş bu sözleşme hükümlerine dayanıldığı anda mutad yerleşim yeri veya iş merkezi taraf devletlerden birinde bulunmayan yahut ileri sürdüğü sorumluluğunu sınırlamak hakkı ile ilgili veya serbest bırakılmasını sağlamak istediği gemisi yukarıda anılan tarihte taraf bir devletin bayrağını taşımayan bütün kişileri bu sözleşmenin uygulanmasından kısmen veya tamamen hariç bırakmak hakkını haizdir.

2. Sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatına koyacağı açık bir hükümle sorumluluğu sınırlama rejimini:

- (a)- Kendi mevzuatı gereğince iç sularda seyretmiş, olan gemilere,
- (b)- 300 tonilatodan küçük gemilere, uygulamayı kabul edebilir. Bu paragrafta öngörülen seçimlik hakkını kullanan taraf devlet, milli mevzuatında kabul edilen

---

<sup>57</sup> GÜR, 1976 Konvansiyonu, s.453.

• *TTK. m. 1062/2: “(2) Donatanın, Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır”.*

• *TTK. m. 1328: “(1) Deniz alacaklarından doğan sorumluluk, 4/6/1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme ile bu Sözleşmeyi değiştiren 2/5/1996 tarihli Protokol veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlanabilir.*

*(2) 1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşmenin 20 ve 21 inci maddeleri ile 1996 tarihli Protokolün 8 inci maddesi uyarınca yapılacak değişikliklerin, Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak, bu madde, anılan değişiklikleri de içine alacak şekilde uygulanır.*

*(3) Bu Kısımda geçen “1976 tarihli Sözleşme” ibaresi, “19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme”yi, 2/5/1996 tarihli Protokolü ve bu Sözleşmeye ilişkin değişikliklerden Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girmiş olanları topluca ifade eder”.*

<sup>58</sup> Bkz. GÜR, 1976 Konvansiyonu, s.452-453.

sorumluluğun sınırlarını veya böyle bir sınır öngörülmediğini tevdi merkezine bildirir.

3. Sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatına koyacağı açık bir hükümle diğer taraf devletlerin vatandaşı olan kişilerin hiçbir suretle çıkar sağlamadıkları olaylardan doğan alacaklara sorumluluğu sınırlama rejiminin tatbik edileceğini kabul edebilir.

4. Taraf bir devletin mahkemeleri işbu sözleşme hükümlerini sondaj işleri için inşa veya buna elverişli hale getirilmiş olup da bu işlerde kullanılan gemilere:

(a)- Anılan devletin milli mevzuatında sözleşmenin 6 ncı maddesinde öngörülenden daha yüksek bir sorumluluk sınırı kabul etmiş olması veya,

(b)- Anılan devletin bu gemilere uygulanacak bir sorumluluk rejimi tespit eden uluslararası bir anlaşmaya taraf olması halinde uygulamazlar. Yukarıdaki (a) bendinin tatbiki halinde bu devlet durumdan tevdi merciini haberdar eder.

5. İşbu sözleşme:

(a)- Hava yastıklı vasıtalara,

(b)- Denizin dibinde veya daha altında bulunan tabii kaynakların araştırılması ve işletilmesine özgülenmiş olan yüzen platformlara, uygulanmaz<sup>59</sup>.

Konvansiyonun uygulama alanını bu şekilde hükme bağlayan “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında 1976 tarihli Uluslararası Konvansiyon - (SSHK.)” hükümlerine göre sorumluluğun sınırları;

☐ Genel Sınırlar,

☐ Yolcu Alacaklarına Uygulanacak Sınırlar,

olmak üzere iki ayrı başlıkta düzenlemeye bağlanmıştır (SSHK. m. 6 ve 7).

SSHK. m. 6 ile genel sınırlar için *barem* sistemi benimsenmiştir. Buna göre; aynı olaydan kaynaklanan ve 7. madde<sup>60</sup> ile ifade edilen alacaklar dışında kalan alacaklar hakkında sorumluluk sınırı, geminin tonilatosu başına belirli hesap

<sup>59</sup> BERLINGERİ, 354-355.

<sup>60</sup> SSHK. Madde 7:

“Yolcuların alacaklarına uygulanacak sınırlar;

1. Bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından kaynaklanan ve aynı olaydan doğan alacaklarda gemi malikinin sorumluluğu, **46.666** hesap biriminin geminin resmi belgesinde taşınmasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde olunan meblâğla sınırlıdır, ancak bu meblağ yirmi beş milyon hesap birimini aşamaz.

2. Bu madde açısından “bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından kaynaklanan alacaklar” sözleri:

a) Bir yolcu taşıma mukavelesine müsteniden, veya

b) Bir navlun sözleşmesine konu olan bir taşıt veya canlı hayvanlara, taşıyanın muvafakatiyle, refakat etmek suretiyle, söz konusu gemide taşıyan her hangi bir şahıs tarafından veya onun hesabına ileri sürülen alacakları ifade eder”.

birimi olarak tespit edilmiş ve fakat geminin tonilatosu büyüdükçe hesap birimi azaltılmış ve sonuç olarak sınırın ihtiyacın çok üzerine çıkmasının önüne geçilmiştir<sup>61-62</sup>. 1996 Protokolü ile değişik SSHK. m.6/1 nci paragrafına göre; (SSHK. m. 7 ile belirtilen yolcuların alacakları dışında kalan) sorumluluk sınırı gemilerin tonajları dikkate alınarak aşağıdaki şekillerde belirlenmiştir<sup>63</sup>

## 2. Genel Sınırlar

### a. Ölüm ve Yaralanmalardan İleri Gelen Alacaklar Hakkında Genel Sınırlar

Bu ihtimale yönelik SSHK. m.6 (a) bendi sözleşmenin 7. maddesinde belirtilen yolcuların alacakları dışında kalan alacaklarda sorumluluğun genel sınırlarının hesaplanmasını şöyle hükme bağlanmıştır:

- (i)- 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 2.000.000 hesap birimi.
- (ii)- 2.000 tonu geçen bir gemi için 2.000.000 hesap birimine ek olarak ayrıca;
  - 2.001'den 30.000 tona kadar her bir ton için 800 hesap birimi,
  - 30.001'den 70.000 tona kadar her bir ton için 600 hesap birimi,
  - 70.000 tondan yukarı her bir ton için 400 hesap birimi eklenir<sup>64</sup>.

### b. Ölüm ve Yaralanmadan İleri Gelen Alacaklar Dışında Kalan Diğer Bütün Alacaklar Hakkında Genel Sınırlar

Bu ihtimalle SSHK. m.6 (b) bendi ile şu şekilde öngörülmüştür:

- (i)- 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1.000.000 hesap birimi,
- (ii)- 2000 tonu geçen bir gemi için 1.000.000 hesap birimine ek olarak ayrıca;
  - 2001'den 30.000 tona kadar her bir ton için 400 hesap birimi,
  - 30.001'den 70.000 tona kadar her bir ton için 300 hesap birimi,
  - 70.000'den yukarı her bir ton için 200 hesap birimi eklenir<sup>65</sup>.

Ölüm ve yaralanmalardan kaynaklanan alacaklar için SSHK. m.6/1, (a) bendi gereğince hesaplanan tutar, burada yazılı alacakları tam olarak karşılamaz ise, ödenmeyen kısmı karşılamak üzere (b) bendi uyarınca hesaplanan tutar

<sup>61</sup> YAZICIOĞLU / KENDER / ÇETİNGİL, 2020, s.277; GÜR, 1976 Konvansiyonu, s.459.

<sup>62</sup> SSHK. m. 8 hükmüyle hesap biriminin, Milletlerarası Para Fonu tarafından tanımlanan SDR. (Special Drawing Rights) yani Türkçe'ye ÖÇH. kısaltması ile geçmiş olan Özel Çekme Hakkı olduğu belirlenmiştir. (Bkz. BERLINGERI, 377-378).

Günümüzdeki kura göre **1 SDR. (ÖÇH.) = 1.5193 USD. tutarındadır**. Sınırlamaya tabi bir hesap yapılacağına güncel kur esas alınır.

<sup>63</sup> Öte yandan, bir gemiden faaliyet göstermeksizin veya sadece kurtarma ve yardım faaliyetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan kişilerin sorumluluklarının sınırlanmasında gemi tonajı dikkate alınmamaktadır. GÜR, 1976 Konvansiyonu.

<sup>64</sup> BERLINGERI, s.376; WILSON, s.278; Ayrıca bkz. GOODE, Roy, **Commercial Law**, Third Edition, London 2004, s.1047 – 1049; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s.123.

<sup>65</sup> Bkz. BERLINGERI, 376; WILSON, s.279; YAZICIOĞLU / KENDER / ÇETİNGİL, 2020, s.277.

kullanılabilir ve bu ödenmemiş bakiye kısım, diğer tüm alacaklarla beraber garameye (paylaştırmaya) katılır<sup>66</sup> (SSHK. m.6/2).

### **3. Yolcu Alacaklarına Uygulanacak Sınırlama**

1996 Protokolü ile değişiklikle bu ihtimaldeki sınırlama baremi de artırılmıştır. Bu düzenlemeye göre SSHK. m. 7 hükmünde *yolcuların alacaklarına* uygulanacak sınırların ise şu şekilde hesaplanacağı öngörülmüştür:

*Bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanma alacakları dışında kalan diğer bütün alacaklar hakkında sorumluluk sınırı;*

- 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1.000.000 hesap birimi,
- Tonajı 2.000 tonu geçen gemiler için ise, 2.000 tondan 30.000 tona kadar her bir ton için 400 hesap birimi,
- 30.001 tondan 70.000 tona kadar her bir ton için 300 hesap birimi,
- 70.000 tondan yukarı her bir ton için 200 hesap birimi dikkate alınır.

Aynı zamanda yolcu alacaklarına uygulanacak sınırlar ile ilgili olarak;

*“Bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından kaynaklanan ve aynı olaydan doğan alacaklarda gemi malikinin sorumluluğu, 175.000 hesap biriminin geminin resmi belgesinde taşınmasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde olunan meblâğ olacaktır”* hükmüne yer verildiği görülmektedir<sup>67</sup>, ancak bu tutarın 25.000.000 hesap birimini aşamayacağı belirtilmiştir (SSHK. m. 7/1)<sup>68</sup>.

### **4. Sorumluluğun Sınırlandırılmasında Fon Tesisi**

#### **a. Fon Tesis Edilerek Sorumluluğun Sınırlandırılması**

1976 tarihli SSHK. ile öngörülen sorumluluk; fon tesis edilerek veya fon tesis edilmeksizin def’i öne sürülerek sınırlanabilmektedir.

SSHK. m.11 fon tesis edilmek suretiyle sorumluluğun sınırlandırılması faaliyetini düzenlemektedir. Buna göre; sorumluluğu ileri sürebilecek olan her kişi, sınırlamaya tâbi bulunan alacaklardan ötürü ülkesinde dava açılan ve sözleşmede taraf olan devletin mahkemeleri veya yetkili sair merciieleri nezdinde bir fon tesis edebilecektir. Fon, yukarıda sözünü ettiğimiz 6 ve 7 nci maddelerin mezkûr kişinin sorumlu tutulabileceği alacaklara uygulanması kabil olan hükümleri uyarınca hesaplanan meblâğ ile sorumluluğunun doğumuna yol açan olay gününden fonun tesisi tarihine kadar işlemiş olan faizlerin toplamından oluşur. Bu

<sup>66</sup> KAYIHAN, s.142.

<sup>67</sup> BERLINGERİ, s.376.

<sup>68</sup> Bkz. YAZICIOĞLU / KENDER / ÇETİNGİL, 2020, s.277.

suretle tesis olunan fon ancak, haklarında sınırlı sorumluluk ileri sürülebilecek olan alacakların ödenmesinde kullanılabilir.

Fon, tespit olunan meblağın yatırılması yahut fonun tesis olunacağı taraf devletin mevzuatı bakımından şayanı kabul ve mahkeme veya yetkili sair mercilerce yeterli sayılacak olan bir teminatın gösterilmesi ile tesis olunabilir. Fon tesisi, deniz alacaklısı haklarının sahipleri için kusursuz sorumluluk ve mali güvenceden sonra üçüncü aşamada güvence sağlamaktadır<sup>69</sup>.

#### **b. Fon Tesis Edilmeksizin Def'i Yoluyla Sorumluluğun Sınırlandırılması**

SSHK. m. 10 gereğince, fon kurulmadan da sorumluluğu sınırlama hakkı ileri sürülebilir (bkz. TTK. m. 1335).

Bu ihtimalde sözleşmede taraf olan bir devlet ulusal mevzuatında, sınırlamaya tabi bir alacağın tahsili için mahkemelerinde dava açılması halinde sorumlu kişinin ancak bu sözleşme hükümlerine uygun olarak sınırlama fonunun tesis edilmiş veya sınırlı sorumluluğu ileri sürülmesi anında tesis edilecek olması takdirinde sorumluluğunu sınırlamak hakkını ileri sürebileceğini hüküm altına alabilir.

Sınırlama fonu tesis edilmeksizin sınırlı sorumluluk ileri sürüldüğü takdirde SSHK. m. 12 hükümlerinin uygulanacağı öngörülmüştür.

Bu maddenin tatbiki için gerekli usuli hükümler, ülkesinde dava açılan taraf devletin milli mevzuatına tâbi kılınmıştır.

### **§ IV. Sınırlamaya Tabi Alacaklar ve Sınırlama Hakkını Ortadan Kaldıran Hareketler ile Sınırlama Dışında Bırakılan Alacaklar**

#### **A. Sınırlamaya Tabi Alacaklar**

Sorumluluğun sınırlanabileceği alacaklar SSHK. m. 2/1 ile söz konusu konvansiyonun 3 ve 4 üncü maddeler saklı olmak üzere aşağıdaki şekilde sorumluluğun temeli ne olursa olsun, sorumluluk sınırlamasına tabi tutulmuşlardır.

(a)- Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana gelen ölüm, yaralanma, (liman tesisleri, havuzları, seyirüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararlar dâhil olmak üzere) her türlü eşya veya ve hasarı ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar;

(b)- Deniz yolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında oluşan gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar;

---

<sup>69</sup> Bu hususta fazlası için bkz. KULA, Nil, **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu**, İstanbul 2015.

(c)- Sözleşmeden doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlalden doğan ve geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak oluşan diğer bütün zararlardan doğan alacaklar;

(d)- Batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş; veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar;

(e)- Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar;

(f)- Sorumlu kişinin bu sözleşme hükümleri uyarınca sorumluluğunu sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan önlemler ve bu tedbirlerin başkaca sebep oldukları zararlar yüzünden sorumlu kişiden başka bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklar<sup>70</sup>.

Burada ifade etmiş olduğumuz alacaklar, rücu hakkına veya bir garantiye dayanan, akdi veya gayri akdi bir davaya konu olsalar da sorumluluk sınırlamasına tabidir. Ancak, yukarıda zikrettiğimiz (d), (e) ve (f) bentleri kapsamına giren alacaklar, sorumlu kişi ile akdedilmiş bir sözleşmeden doğan ücrete ilişkin oldukları oranda sorumluluk sınırlamasına tabi tutulmaz<sup>71</sup> (SSHK. m. 2/1).

Ancak hemen belirtelim ki, TTK. m. 1331, 1976 tarihli SSHK.'nın 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (d) ve (e) bentleri ile hemen aşağıda ele aldığımız 3 üncü maddesinde sayılan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlanmayacağını öngörmüştür. Bir başka taraftan, 1976 tarihli SSHK.'nin 3. maddesinde sınırlı sorumluluk esasından yararlanılamayacak alacaklar zaten gösterilmişken, TTK. m. 1328 ile SSHK. m. 3 ile sayılan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlanmayacağını öngörülmesi, kanun yapma tekniği bakımından tamamen gereksizdir<sup>72</sup>.

## **B. Sınırlama Hakkını Ortadan Kaldıran Hareketler**

SSHK. m. 4 hükmü sınırlama hakkını ortadan kaldıran hareketleri; “*şahsi fiil veya ihmalden ileri gelen zarara kasten yahut cüretkarane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile sebebiyet vermiş olduğu kanıtlanan sorumlu kişi sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz değildir*” şeklinde hükme bağlamıştır.

Buna göre, donatanın sınırlı sorumluluğunu ortadan kaldıran ve bu düzenleme kapsamında hareketler içinde olduğunu iddia eden davacı bu durumu ispatlarsa artık donatanın tazminat sorumluluğu sınırsız olur. Şu halde ispat yükü (*burden of proof*) tazminat talebinde bulunan davacıya aittir<sup>73</sup>.

<sup>70</sup> BERLINGERİ, s.362-364.

<sup>71</sup> BERLINGERİ, s.364.

<sup>72</sup> KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s.121.

<sup>73</sup> BERLINGERİ, s.369.

Hükümdeki kast ifadesi “*kast veya kasta yakın ağır kusur*” şeklinde anlaşılmaktadır<sup>74</sup>.

### **C. Sınırlama Dışında Bırakılan Alacaklar**

Sorumluluğun sınırlanması dışında tutulan alacakları SSHK. m. 3 “*bu sözleşme hükümleri aşağıdaki alacaklara uygulanmaz*” diyerek şu şekilde düzenlemektedir:

(a)- Kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garama (paylaşırma) alacakları.

(b)- Hidrokarbonlar (akaryakıtlar) ile kirletmeden doğan zararlardan sorumluluğa dair 23/11/1969 tarihli milletlerarası sözleşme ile yürürlükte olan tadil ve ekleri anlamında olmak üzere hidrokarbonlarla kirlenmeden ileri gelen zararlardan doğan alacaklar.

(c)- Nükleer zararlardan sorumluluğun sınırlanmasını düzenleyen veya yasak eden bütün uluslararası sözleşmeler veya milli kanunlara tabi olan alacaklar.

(d)- Nükleer gemi malikine karşı nükleer zararlardan doğan alacaklar.

(e)- Gemi maliki veya yardımda bulunan ile müstahdemleri arasında akdedilmiş hizmet sözleşmesini düzenleyen kanun hükümlerine göre gemi maliki veya yardımda bulunanın söz konusu alacaklara karşı sorumluluğunu sınırlamak hakkını haiz olmaması veya ancak sözleşmenin 6 ncı maddesinde öngörülenden yüksek bir meblağla sınırlayabilmesi halinde gemi maliki veya yardımda bulunanın, görevleri gemi hizmetlerine veya kurtarma ve yardım faaliyetlerine ilişkin olan müstahdemlerinin alacakları ile bunların mirasçılarının, haleflerinin veya bu gibi alacakları ileri sürmeye hakkı bulunan diğer kişilerin alacakları<sup>75</sup>.

### **§ V. Donatanın Sorumluluğunu Sınırlayan Uluslararası Sistemin Türk Hukukunda Uygulanması, Görevli ve Yetkili Mahkeme**

1976 tarihli SSHK. hükümlerinin ülkemiz mahkemelerinde uygulanması hususunda TTK.’nın “Uygulama alanının genişletilmesi” yan başlıklı 1330. hükmünde şu düzenleme öngörülmüştür:

❖ “(1) 1328 inci madde, aşağıdaki hâllerde de uygulanır:

(a)- 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin birinci paragrafının ikinci cümlesinde sayılan kişiler, bir Türk mahkemesinde sorumluluklarını sınırlamak istediklerinde.

<sup>74</sup> KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s.121; YETİŞ ŞAMLI, Kübra, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul 2008, 33 vd., 87 vd., 143 vd.; Ayrıca bkz. BERLINGERİ, s.369 vd..

<sup>75</sup> Bkz. BERLINGERİ, s.366-369.

(b)- 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin ikinci paragrafının (a) bendinde sayılan gemiler hakkında.

(c)- 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin ikinci paragrafının (b) bendinde sayılan gemiler hakkında, 1332 nci maddede öngörülen sınırlar dâhilinde.

(d)- 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin dördüncü paragrafında sayılan gemiler hakkında, 1333 üncü maddede öngörülen sınırlar dâhilinde.

(2) Alacaklı, birinci fıkranın (a) bendinde söz konusu olan kişinin ülkesinde sorumluluğun sınırlanmasının caiz olmadığını ispat ederse, sorumluluk Türkiye’de sınırlanamaz. Alacaklı o kişinin ülkesinde 1976 tarihli Sözleşmeye göre daha yüksek bir sorumluluk sınırının uygulandığını ispat ederse, 1976 tarihli Sözleşme, o yüksek sınır esas alınarak uygulanır”.

❖ İç sularda seyre özgülünen gemilere ve 300 tondan küçük gemilere de SSHK. hükümlerinin uygulanacağı kuralı belirlenmiş, ancak 300 tondan küçük sözü geçen gemiler için SSHK. m. 6 /1 (b) bendi gereğince hesap edilecek sorumluluk sınırı 83.500 ÖÇH.’dir. Diğer ihtimallerde SSHK. tarafından öngörülen sorumluluk sınırları geçerlidir (TTK. m. 1332).

❖ Sınırlamaya esas olan alacağın, geminin sondaj işlemi için kullanılmak üzere sondaj yerinde bulunduğu sırada doğmuş olması şartıyla, 1976 tarihli SSHK.’nın 15 inci maddesinin dördüncü paragrafında sayılan gemiler hakkında aşağıdaki sorumluluk sınırlarının uygulanacağı esası benimsenmiştir:

- 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (a) bendinde sayılan alacaklar için 32.000.000 Özel Çekme Hakkı.
- 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (b) bendinde sayılan alacaklar için 20.000.000 Özel Çekme Hakkı (TTK. m. 1333).

Öte yandan TTK. m. 1334 hükmü ile sorumluluğun fondan tahsil edilmesinde alacaklılar arasında sıra tesis edilmiştir. Buna göre ölüm ve yaralanmadan kaynaklanan alacakların SSHK. m. 6/2 gereğince sahip oldukları hakların ihlal edilmemesi şartıyla, liman tesislerine havuzlarına, sefere elverişli su yollarına ve seyir yardımcı tesislerine verilen zararlardan doğan alacaklar, SSHK. m.6/1 (b) bendinde yazılı alacaklara oranla önceliklidir<sup>76</sup>.

1976 tarihli SSHK. ve 27/11/1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme uyarınca fon kurulması konusunda görevli mahkeme, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, bu mahkemenin bulunmadığı yerlerde bu işle görevlendirilmiş asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa, fonun miktarına bakılmaksızın, bu işle görevlendirilmiş asliye hukuk mahkemesidir. 1976 ve sözü geçen 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca fon kurulması konusunda, bir Türk Gemi Siciline kayıtlı

<sup>76</sup> YAZICIOĞLU / KENDER / ÇETİNGİL, 2020, s.289.

olan gemilerde, o gemi sicilinin gözetimi altında tutulduğu mahkeme, sicile kayıtlı olmayan Türk gemilerinde malikin yerleşim yeri mahkemesi, yabancı gemilerde ise, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli *İstanbul Asliye Ticaret Mahkemesi* yetkili kılınmıştır (TTK. m. 1348).

Yargılama ve takip giderleri için sorumluluğun sınırlandırılmayacağı; bir fon kurulmuş olsa bile, davalı veya takip borçlusunun, bu giderlerinin ayrıca ödenmesinin zorunlu olduğu hükme bağlanmıştır (TTK. m. 1349).

Sorumluğu sınırlama fonu kurulmuş ise SSHK. m. 13/1 hükmü çerçevesinde alacaklıların hiçbiri, borçlunun oluşturulan fon dışındaki malvarlığına el atamaz. Petrol kirliliğinden doğan zararlarda sorumluluğun sınırlandırılmasına dair esaslar 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin V. maddesinde öngörülmüştür. Sözü edilen düzenlemenin 3. fıkrasına göre petrol kirliliğine ilişkin sorumluluğun sınırlandırılmasında fon tesisi zorunlu kılınmıştır.

SSHK. ve 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmede sınırlı sorumluluk fonunun nasıl kurulacağı ve alacaklılar arasında paylaşılması hususunda genel kurallar belirlenmiştir. 6102 sayılı TTK. ile sadece görevli ve yetkili mahkeme belirlenmiş, fonun tesisi ve paylaşılması usulüne ilişkin bir düzenleme halen yapılmamıştır. Bu hususta en azından ikincil nitelikte düzenlemeler yapılması yerinde olur<sup>77</sup>.

## **Sonuç**

Kuşkusuz tarihsel süreçte deniz ticareti hukukuna ilişkin sorumluluk klasik genel sorumluluk ilkelerinden ayrı bir yerde olmuştur. Zira deniz ticaretine özgü teknik hususlar özellikle donatanların ve onlar gibi sorumlu oldukları kabul edilen gemi işletme müteahhitlerinin sorumluluk hallerini ciddi şekilde etkilemektedir. Deniz ticaretine ilişkin kendisine özgü teknik tehlikeler donatanların sorumluluklarını ayrı bir şekilde ele alınması gerekliliğini her zaman ön plana çıkarmıştır. Günümüzde emtiaların küresel ölçekte bir noktadan bir başka noktaya taşınması hususunda devasa gemiler oldukça önemli roller oynamaktadır. Deniz ticaretinin kendisine özgü tehlikeleri doğrultusunda donatanların sorumlulukları zamanın ruhuna göre her zaman normal sorumluluk hukukundan ayrı ele alınmıştır. Bu aynı zamanda deniz ticareti ile uğraşan donatanlar için teşvik edici olmak durumundadır. Gerçekten normal borçlar hukuku kabulüne göre donatanları da deniz ticareti faaliyetleri için kural olarak sınırsız sorumlu olduklarını kabul edersek, deniz ticaretinin farklı teknik koşulları altında sorumlu olduğu durumda tüm malvarlığını bir anda yitirme rizikosunu karşısında kişiler, deniz ticareti faaliyetlerinde bulunmaktan imtina edebilirlerdi. Öte yandan menfaatler dengesini de nazara alarak donatanlara ilişkin sorumluluğun böylece düzenlenmeye çalışılması bu alanda her dönemin başlıca sorunu olmuştur.

---

<sup>77</sup> KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s.126.

Bu alan küresel alanda çok tatbiki olan bir alan olduğu için ülkeler kendi iç hukuklarına ilişkin ticaret kanunları ile düzenlemiş olsa bile bu kurallar sadece ilgili ülkelerin iç hukuklarında uygulanabilir olduğu için deniz ticaretinin küreselliği karşısında çok da anlam ifade etmemekteydi. Bu hususlarda bütün ülkeleri bağlayıcı supranasyonal kanunlar da olmadığı için ülkeler arasında ciddi uygulama sorunları gündeme gelebilmektedir. Bu yüzden bu sorunların çözülebilmesi için süreç içerisinde farklı alanlarda oldukça çok anlaşmalar yapılmış ve bundan böyle de yapılacaktır.

Bu doğrultuda konuya ilişkin uluslararası alanda *Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 19.11.1976 tarihli Londra Konvansiyonu* (SSHK.) akdedilmiştir. İşaret ettiğimiz üzere 1976 Londra Konvansiyonu, 1924 Konvansiyonu ve 1957 Konvansiyonu'nun yerine geçmek üzere hazırlanmış olup, 12 devletin onayını takiben 01.12.1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1976 Londra Konvansiyonu'nu tadil eden 1996 Protokolü ile bir dizi değişiklikler yapılmıştır. 1996 Protokolü, 1976 Protokolü'nü tadil etmek amacıyla hazırlanmış olup, 10 üye olmasından sonra 13.05.2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1976 Konvansiyonu'na 04.06.1980 tarihli ve 17007 sayılı RG.'de yayımlanan 28.02.1980 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile katılma yoluyla taraf olunmuş ve bu konvansiyon ülkemizde 01.07.1998 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. 1996 Protokolü'ne ise 13.03.2010 tarihli ve 27520 sayılı RG.'de yayımlanan 05.02.2010 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile katılma yoluyla taraf olunmuş ve bu protokol de ülkemizde 17.10.2010 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Sözü geçen 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü'nün Türkiye açısından uygulanabilir olduğu 6102 Sayılı TTK. m. 1328 ve TTK.'nın Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun'un 37. maddesinde hükme bağlanmıştır. Bu şekli ile 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü, her ne kadar RG.'de yayımlanmış olan Bakanlar Kurulu Kararları doğrultusunda Türkiye için yürürlükte kabul edilse de, 6102 sayılı TTK. ile ilk defa bir Kanun tarafından hükme bağlanmıştır. Görüldüğü üzere ülkemiz bu alandaki uluslararası gelişmeleri son dönemde oldukça iyi takip etmiştir. Bu itibarla bundan böyle donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hususunda bizim de taraf olduğumuz sözü geçen bu uluslararası sözleşmelere gidilmesi gerekir düşüncesinden hareketle donatanın sorumluluğuna ilişkin sözü geçen Konvansiyonu inceledik ve donatanın sorumlu olduğu durumları belirleyerek, sorumluluğun sınırlanması sistemini ve ele aldık.

Güncel kuralları bu şekilde öngörülen donatanın sorumluluğu, deniz ticareti hukukunun uluslararası niteliği karşısında her zaman bu düzlemde olacaktır düşüncesindeyiz. 6102 sayılı yürürlükteki TTK.'da ülkemizin son dönemde taraf olduğu SSHK. hükümlerini esasen iç hukuka da aktarmıştır. Bu itibarla ülkemizin bu gelişmeleri yakından takip ettiğini ifade edebiliriz.

## **EK BEYAN**

### **Araştırmacıların Katkı Oranı Beyanı ve atışma Beyanı**

#### **Yazar Katkı Oranları**

Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır.

#### **Araştırma ve Yayın Etiėi İlkelerine Uygun Hareket Edildiėine Dair Metin**

Makalenin tüm süreçlerinde İMHFD araştırma ve yayın etiği ilkelerine uygun olarak hareket edilmiştir.

#### **ıkar atışması Bildirimi**

Bu çalışmada herhangi bir potansiyel çıkar atışması bulunmamaktadır.

## **KAYNAKÇA**

BERLINGERI, Francesco, **International Maritime Conventions: Volume 2, Navigation Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction**, New York 2015.

BOZKURT, Tamer, **Ticaret Hukuku C. V, Deniz Ticareti Hukuku, Kara Taşıma Hukuku**, Güncellenmiş 8. Baskı, İstanbul 2016.

DEMİR, İsmail, Hukuki Sorumluluk ve Tazminat Esasları Açısından Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararlarının Tazmini Esaslarına Dair Kanunun Değerlendirilmesi, **İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** Cilt:2, Sayı:1, Yıl: 2011.

GOODE, Roy, **Commercial Law**, Third Edition, London 2004.

GÜLFER, Kuyucu Meriç, **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, İstanbul 2017.

GÜR, Adnan Tevfik, Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair 1976 Konvansiyonu ve 1996 protokolü, (Çevrimiçi) <http://dspace.marmara.edu.tr/bitstream/handle/11424/2115/5000001563-5000000620-PB.pdf?sequence=1&isAllowed=y>, s.451 vd. (27.10.2019).

HILL, Christopher, **Maritime Law**, Sixth Edition, New York 2003, Published 2014.

İZVEREN, Adil / FRANKO, Nisim / ÇALIK, Ahmet, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara 1994.

KARA, Hacı, **Deniz Ticareti Hukuku**, İstanbul 2020. (Ders Kitabı).

KARA, Hacı, **Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukukuna Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Doğan Hukuki Sorumluluk**, İstanbul 2005.

KAYIHAN, Şaban, **Deniz Ticareti Hukuku**, İstanbul 2020.

KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon / YAZICIOĞLU, Emine, **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, C.1**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş On Dördünü Baskı, İstanbul 2017.

KULA, Nil, **Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu**, İstanbul 2015.

KUYUCU MERİÇ, Gülfer, **Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması**, İstanbul 2017.

OKAY, Sami, **Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri**, İkinci Baskı, İstanbul 1971.

ÖNDER, Salih, **Gemi Kira Sözleşmesi**, Ankara 2016.

SÖZER, Bülent, **Deniz Ticareti Hukuku – I, (Ders Kitabı)**, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, İstanbul 2013.

WILSON, John F., **Carriage of by Sea**, Fifth Edition, Edinburg 2006.

YAZICIOĞLU, Emine / KENDER, Rayegan / ÇETİNGİL, Ergon, **Deniz Ticaret Hukuku**, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 15.Baskı, İstanbul 2020.

YETİŞ ŞAMLI, Kübra, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul 2008.