

GEMİ KAPTANININ TÜRK TİCARET KANUNUNDAN KAYNAKLANAN YETKİ VE GÖREVLERİ İLE HUKUKİ SORUMLULUĞU^(*)

Arş. Gör. Dr. Yunus ALHAN^(**)

Öz

Deniz hukukunda gemi kaptanı, gemi seyrüseferdeyken gemide bulunan, gemiyi sevk ve idare eden kişidir. Kaptan, gemiyi sevk ve idare eden en yetkili amir sıfatına sahip, gemiyi yönetme noktasında kanunun aradığı şartları taşıyan bir gemi adamı olan, aynı zamanda donatıcı, gemi personeline ve üçüncü kişilere karşı hukuken temsil eden kişidir.

Kaptanın yetki ve görevlerinin belirlendiği birçok uluslararası hukuk düzenlemesi olduğu gibi, ülkeler de bu düzenlemelerle uyumlu olarak iç hukuk sistemlerinde kaptanın yetki ve görevlerini belirlemişlerdir.

Kaptanın yetki ve görevleri 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 1088-1118 hükümlerinde ana hatlarıyla çizilerek bir çerçeve oluşturulmuştur. Bu hükümlere bakarak; kaptanın deniz ticaretinin tarihsel gelişimi içinde ilk başlarda belirgin olmayan yetkilerinin zaman içinde önemli ölçüde artıp, deniz ticaretinin önemli bir süjesine dönüştüğü görülmektedir. Bunun yanı sıra kaptan geminin sefere hazır bir şekilde yola çıkması, yolda iken denizin olağan tehlikelerine karşı güvenli bir şekilde ilerlemesi ve varma limanına sağ salim varması noktasında önemli görevlere sahiptir. Kaptanın yolculuk başlamadan önce, yolculuk sırasında, yolculuk bittikten sonraki görevleri Türk Ticaret Kanunu'nun "Deniz Ticareti" başlıklı 5. Kitabının Üçüncü Kısmını oluşturan "Kaptan" bahsindeki ve Dördüncü Kısmını oluşturan "Deniz Ticareti Sözleşmeleri" hükümlerinde yer almaktadır.

Türk Ticaret Kanunu kaptanın bu görevlerini yerine getirirken ve yetkilerini kullanırken "tedbiri bir kaptan" gibi hareket etmesini şart koşarak, bu hususu hiç veya gereği gibi yerine getirmediği hallerde sorumluluğunun söz konusu olacağını hüküm altına almıştır.

Türk Ticaret Kanunu kaptanın kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle Türk Ticaret Kanunu'nun kaptana ilişkin öngördüğü bu görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumlu olacağını belirtmiştir. TTK m. 1088 uyarınca kaptan, bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbiri bir kaptan gibi hareket etmek zorunda olup, görevin yerine getirilmesinde tüm özeni göstermediği durumlarda sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Anahtar Kelimeler

Gemi Kaptanı, Türk Ticaret Kanunu, Görev, Yetki, Hukuki Sorumluluk.

^(*) Makalenin Dergiye Geliş Tarihi: 19.01.2023 - Makalenin Kabul Edildiği Tarih: 12.07.2023, DOI No: 10.54704/akdhfd.1239437.

Bu çalışma, yüksek lisans tezinden türetilmiştir.

^(**) Akdeniz Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı / Antalya, Türkiye.

E-posta: myunusalhan@gmail.com,

Orcid Id: <https://orcid.org/0000-0002-6145-2591>.



"This article is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License (CC BY-NC 4.0)"

AUTHORITIES AND DUTIES AND LEGAL LIABILITY OF THE SHIPMASTER ACCORDING TO THE TURKISH COMMERCIAL CODE

Abstract

In maritime law, the shipmaster is the person who is on board the ship while the ship is in navigation and who steers and manages the ship. The shipmaster is a seafarer who has the title of the most authorised supervisor to steer and manage the ship, who meets the conditions required by the law in terms of managing the ship, and who also represents the shipowner legally against the crew and third parties. As there are many international legal regulations in which the authorities and duties of the shipmaster are determined, countries have also determined the duties and authorities of the shipmaster in their domestic legal systems in accordance with these regulations.

A framework has been created by outlining the shipmaster's authorities and duties with the provisions of Turkish Commercial Code Article 1088-1118. By looking at these provisions; In the historical development of maritime trade, it is seen that the authorities of the captain, which were not obvious at first, increased significantly over time and turned into an important subject of maritime trade. In addition, the shipmaster has important duties for the ship to set out ready for the voyage, to proceed safely against the common dangers of the sea while on the way, and to arrive at the port of destination safely. The duties of the shipmaster before the start of the voyage, during the voyage, and after the voyage are included in the provisions of the "Captain", which constitutes the Third Part of the 5th Book of the Turkish Commercial Code, titled "Maritime Trade" and "Maritime Trade Agreements", which constitutes the Fourth Part.

The Turkish Commercial Code requires the shipmaster to act as a "prudent shipmaster" while fulfilling these duties and exercising his powers, and stipulates that the master shall be liable in cases where he fails to fulfil this duty at all or as required.

The Turkish Commercial Code stipulates that the shipmaster shall be liable for the damages caused by his negligence, and in particular for the damages arising from the failure of the shipmaster to fulfil his duties as stipulated by the Turkish Commercial Code, to everyone related to the ship and the goods, including the passengers. Pursuant to Article 1088 of the TCC, the master is obliged to act as a prudent shipmaster in all his affairs, especially in the fulfilment of the contracts, the performance of which falls to him, and in cases where he fails to exercise all due diligence in the fulfilment of the duty, his liability will be in question.

Keywords

Shipmaster, Turkish Commercial Code, Duty, Authority, Legal Liability.

Extended Abstract

The shipmaster, who is an important subject of maritime law, is a person who can navigate all the ports of the world, has certain qualifications and is responsible for the safe arrival of the ship, goods and passengers to the port of destination, and is the person to whom modern law and court decisions grant extraordinary powers in the management and administration of the ship. Apart from this, we can define the shipmaster in the following ways. The shipmaster is a person who is vested by law with certain authorities, which are significantly greater when the ship is at sea, has responsibilities in connection therewith, and at the same time represents the flag state of the ship. The shipmaster is the person who embodies the qualifications stipulated by the Law, is the cornerstone of maritime law together with the shipowner, has the authority to represent the shipowner, and is the absolute dominant person in the management and organisation of the ship. When we look at all these definitions, we see that the shipmaster is given authorities and duties are assigned based on these authorities. Today, it must be accepted that the master is primarily authorised in cases such as the safety of the ship, cargo, crew, etc. It would be appropriate to consider that this authority of the master is not derived from labour law but is related to maritime customs dating back to the Middle Ages. In addition, there are generally articles in international maritime law conventions imposing authority and responsibility on the shipmaster of the ship. The shipmaster, like other seafarers, is employed by the shipowner and has a service contract with the shipowner. The master's authorities are also shaped according to the articles of this service contract. The actions taken by the master as the representative of the shipowner shall also bind the shipowner. In maritime law, the most important person after the shipowner is recognised as the shipmaster. Since the

master is the most important person after the shipowner, he has many authorities and duties arising from private law as the person who steers and manages the ship and is responsible for the ship. The most important of these powers and duties are listed in Art. 1090 et seq. of the TCC. In this study, the authorities and duties of the master regulated under Art. 1090 et seq. of the TCC are discussed. The authorities and duties arising from other laws are not included. The main reason for evaluating the master's powers and duties as a whole is that the powers granted to the master by the law impose duties on the master.

The duties assigned to the master are mentioned in the "Shipmaster" chapter, which constitutes the Third Part of the 5th Book of the TCC and in many of the provisions of the Fourth Part of 5th Book of the TCC. These duties of the shipmaster start even before the ship sails and continue after the voyage is over.

While the shipmaster is exercising his authorities and fulfilling his duties, the master is obliged to act as an average prudent master would act in a concrete case, and to take whatever precautions he should take. It is stipulated in the TCC that the master shall be liable in cases where he fails to fulfil this matter at all or as required. The authorities and duties granted to the master, which we have mentioned within the scope of our study, have also brought responsibilities to the master. The TCC contains provisions regarding the liability of the master to the shipowner, cargo interests, passengers and third parties.

GİRİŞ

Kaptanın yetki ve sorumluluklarını tam anlamıyla ifade eden yeknesak kabul görmüş hukuki bir düzenleme yoktur. Mahkeme kararlarında, hukuki düzenlemelerde ve uluslararası kaynaklarda "kaptanın yetkileri" kavramı için net bir tanımlama getirilmemiştir¹. Ancak kaptanın yetkilerini kullanması hususunda Uluslararası Denizcilik Organizasyonu'nun (IMO)15 Kasım 1979 tarihli kararı A.443(XI) kararı dikkat çekicidir. Buna göre, "*Hükümetleri şunları garanti alma-ya davet ediyoruz: Gemi kaptanının donatan, charterer ya da başka biri tarafından kaptanın mesleki takdiri sonucu gerekli olduğunu düşündüğü bir kararı almasında baskı yapılamaz. Ve gemi kaptanı mesleki takdirinin uygun kullanımı sonucu donatan, charterer ya da herhangi biri tarafından iş akdinin haksız şekilde sonlandırılmasına ya da haksız bir davranışa karşı korunur. Böylelikle gemi kaptanına özellikle kötü havalarda ve ağır denizlerde güvenli seyrüsefer için gerekli olarak düşündüğü mesleki takdirıyla verdiği kararlara donatan, charterer ya da herhangi başka biri tarafından baskı yapılamaz.*" Denizde Can Güvenliği Uluslararası Konvansiyonu (SOLAS) şunu ifade etmektedir; "*Kaptan gemi sahibi, kiracı ya da herhangi bir kimse tarafından kendinin mesleki takdirıyla güvenli seyrüsefer için gerekli gördüğü kararları almasında ona baskı yapamaz.*"

Deniz ticareti hukukunun önemli bir süjesi olan kaptan; dünyanın bütün limanlarını gezebilen, geminin, eşyanın ve yolcuların güvenli bir şekilde varma limanına ulaşmasından sorumlu olan belirli yeterliliklere sahip kişi olarak modern hukukun ve mahkeme kararlarının geminin sevk ve idaresi noktasında alışıla-

¹ Selçuk Nas, *Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması* (İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2006), 29.

² A. C. John Cartner/Richard P. Fiske/Tara L. Leiter, *The International Law of The Shipmaster* (London: Informa Law, 2009), 131.

gelmişin dışında yetkiler tanıdığı kişidir³. Her ne kadar günümüzde mürettebat-sız gemiler önemli bir gerçeklik olarak karşımıza çıksa da Göknil'in ifadesiyle; “Deniz Ticaretindeki bu derin inkılâplara rağmen hemen bütün kanunlar kaptanı hala yolculuklarda tekevvin eden hukuki münasebetlerin mihrakı addediyor. Mevcut kanunların düzeni hep bu bakımdan kuruludur. O halde Yaşayan Deniz Ticareti Hukukunun değişik münasebetlerine ayak uyduruluncaya kadar biz de klasik yoldan ayrılmamak mevkiindeyiz⁴.”

Günümüzde, kaptanın, geminin güvenliği, yük, mürettebat vb. durumlarda öncelikli olarak yetkili olduğunu kabul etmek gerekir. Kaptanın bu yetkisinin iş hukuku kaynaklı değil de Orta Çağ'dan beri gelen denizcilik teamülleri ile ilintili olduğunu düşünmek yerinde olacaktır⁵. Bunun yanında, genellikle uluslararası deniz hukuku konvansiyonlarında gemi kaptanına yetki ve sorumluluk yükleyen maddelere rastlanmaktadır⁶.

Türk hukukunda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda (TTK) ve 854 sayılı Deniz İş Kanununda (DİK) kaptanın yetki ve görevlerine ilişkin hukuki düzenlemeler bulunmaktadır. Uluslararası konvansiyonların uygulanmasında (Uluslararası Emniyetli Yönetim Uygulama Rehberi - International Safety Management - ISM Code⁷) yol gösterici olarak ifade edilen rehberlerde, kaptanın yetki

³ Mazhar Nedim Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku* (Ankara: Ulus Matbaası, 1935), 121.

⁴ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 122.

⁵ David Joseph Attard, *The Imli Manual On International Maritime Law* (London: Oxford Press, 2014), 212.

⁶ Cenk Murat Ersözlü, *Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu* (İstanbul: Beta Yayınları, 2000), 76.

⁷ “‘Herald of Free Enterprise’ in (1987) alabora olmasından ‘CascoBusan’ın (2007) çarpışması ve kirliliğe yola açmasına kadar ve bunların arasındaki pek çok olayda, geminin insanlar tarafından hatalı bir biçimde sevk ve idare edilmesi felaketlerde ana sebep olarak görülmüştür. Gemilerin tasarımı ve fiziksel güvenliği iki yüzyıllık modern mühendislik ve denizcilik mimarisi çabaları sonucu, her yeni gün yeni gelişmeler ve yeni teknolojiler ortaya çıkmakla belirli bir olgunluğa erişmiştir. Fakat son yarım yüzyılda bununla ilgili büyük adımlar atılsa da gemilerdeki insanların davranışını anlamada bu kadar olgunluğa erişilememiştir. Günümüzde kazaya katkı sağlayan insan hareketlerini anlamak ve düzeltmek üzere iki yaklaşım vardır. Bunlardan birincisine ‘kişi yaklaşımı’ denilmektedir. Bu yaklaşım ideal bir kişi varsayar ve kazaya yol açan herhangi bir hareketi bu ideal kişiden sapma olarak değerlendirir. Çözümleri daha çok ahlaksaldır ve posterler, yönetsel eğitim, öğüt verme ve bilginin ve aklın doğru yolundan çıkanlara tehditler ve disiplin içerir. Bu, tıbbın da dâhil olduğu pek çok sektörde hâkimdir. Daha iyi ve daha faydalı bir metot ise ‘sistemler yaklaşımıdır’. Sistemler yaklaşımına göre iyi ölçüde bir insan davranışı güvenilirliği istenmesi halinde uyum sağlama ve dengeleme şeklindeki insan davranışlarının değişkenliğini sistem korumalarının bir parçası olarak tanınması gerekir. Sözde ‘yüksek güvenilirlik’ kurumları en kötüsünü tahmin eder ve kurumu her seviyede bununla başa çıkması için donatır. Bu kurumların kültürü ortamdaki kişiye doğru kararlar vermesi adına araçlar sağlar. Kurumlar sistemin mümkün olduğunca sağlam olması için tüm çabayı gösterir ve kişisel hatalar üzerine odaklanmaz. IMO sistemler yaklaşımını ISM Kodundaki deniz sorununa taşımıştır. 1912 ‘Titanic’ asrını başlatmış ve gemi güvenliğini sistemleştirmişse 1984 ve ‘Herald of Free Enterprise’ olayı da sıkı sistematik düşünme ve kazaları azaltma amacıyla bütün karmaşıklıkıyla diğer ‘yüksek güvenilirlik’ kurumdaki kuruma -insan-gemi sistemlerinden zaten öğrenilmiş olan ilkelerin uygulanması dönemini başlatmıştır. Lymington’lu hâkim Lord Donaldzon bu konuda şunları öne sürmüştür: ‘ISM Kodu gündemi meş-

ve görevlerine rastlanılmaktadır⁸. Buna göre, “*Hukuksal bir gözle bakıldığında, gemi kaptanı, iki kişinin rolünün tek bir kişide toplandığı kişidir. İlk rolünü gemi sahibinin temsilcisi sıfatıyla yüklenirken diğer rolünü ise yük sahibinin temsilcisi sıfatıyla yüklenir.*” Ayrıca gemi kaptanının “*hukukun uygulayıcısı ve hizmetkârı*” olduğu belirtilmiştir⁹.

Kaptan, diğer gemi adamları gibi donatan bünyesinde çalışmakta olup donatanla arasında bir hizmet sözleşmesi vardır¹⁰. Kaptanın yetkileri de bu hizmet sözleşmesinin maddelerine göre şekillenir. Kaptan tarafından, donatanın temsilcisi sıfatıyla yapılan işlemler donatanı da bağlar. Örneğin, konişmentonun imzalanması, kumanya ve erzak alınması gibi durumlar bu işlemlerden sayılabilir¹¹.

Deniz hukukunda, donatandan sonra en önemli şahıs kaptan olarak kabul edilmektedir¹². Gemi, açık denizde seyrettiği zaman devletin etkisinin gemide hissedilmesini sağlayacak kişi kaptan olduğundan, kaptana, kamu hukukuna ilişkin yetki ve görevlerin de verildiği görülmektedir¹³. Bir sözleşme ile donatanın iş başına getirdiği bu kişi, kaptan olmakla kendiliğinden, gemi ve yükle ilgili birçok meselenin temsilcisi olmakla birlikte, devlet otoritesini de temsil eder hale gelmektedir¹⁴. Ek

*gul eden büyük olaylardan sonra üretilmiştir. İnsan hatasının kapsamını iyi yönetimin bir endüstri standardına tabi tutarak azaltılması gereği hissedilmiştir.’ Bunun sonucu ISM kodunun amacı denizdeki güvenliği sağlamak, insan yaralanmasını ve can kaybının önlemek ve çevreye ve gemiye gelebilecek zararları önlemek olmuştur. ISM Kodu SOLAS’a bölüm olarak eklenmiştir. 2002’den itibaren gemicilik endüstrisinin buna uyması zorunlu kılınmıştır. ISM Kodunun kaptanların yönetimiyle ilgili pek çok meselesi olmuştur ve gelecekte de olacaktır. Aleka Mandaraka-Sheppard’ın gözlemledikleri bazı hususlar şunlardır: “ISM Kodu yönetim uygulamalarına ve yaklaşımlarına büyük değişiklikler getirmiştir. En ciddi deniz taşıma şirketlerindeki güvenlik kültürünü değiştirmiştir. ISM Kodundan çıkarılan mesaj donatanlar için açıktır: İlk önce bu kodu uygulamak bir zorunluluktur. Donatanlar misyonlarını belirlemeli ve tepeden tabana kadar uygun tavır almalı ve özveriye göstermelidir. Sonrasında ekipman kullanımında, risk önlenmesinin anlaşılmasında ve çevrenin korunmasında güvenli uygulamalar sağlamalı ve gemi personelinin yeterliliğini temin etmelidirler.” ISM Koduyla ilgili çok şey yazılmış ve söylenmiştir. Kod, uygulamaları ve anlamı ile ilgili pek çok araştırma vardır. Fakat bu ne anlama gelmektedir? Bunu yine Aleka Mandaraka-Sheppard çok iyi ifade etmiştir: “ISM Kodu donatanlar tarafından risk analizinin yapılmasının zorunlu olduğu güvenli bir rejimi getirmiştir (burada Lord Donaldson’un fikirlerini tekrarlamıştır). Donatanlar ya da taşıyanlar bunu anlasın anlamasın şirketin güvenlik felsefesinin açık olduğu bir güvenlik yönetim sistemini zorunlu kılmaktadır. Hem bayrak devletini hem de kıyı devletini bunu uygulaması için zorlamakta ve standartlara sahip olmayan gemilerin gözetiminde ve kontrolünde önemli etkileri olmaktadır.” Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 169 vd.*

⁸ Nas, *Gemi Operasyonları*, 31.

⁹ Nas, *Gemi Operasyonları*, 29.

¹⁰ Adil İzveren, Nisim Franko ve Ahmet Çalık,, *Deniz Ticaret Hukuku* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1994), 129.

¹¹ Ernst Hirsch, *Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Talebe Cemiyeti Yayınları, No. 7, 1942), 55; Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 78.

¹² İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2019), 110.

¹³ Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2019), 308; Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, 110; “*Bu durum dolayısıyla “kaptanın sözü kanundur” özyeşisi doğmuştur.*” Bkz. Nas, *Gemi Operasyonları*, 31.

¹⁴ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 128.

olarak kaptanın kamu hukukundan kaynaklanan yetki ve görevleri istisnai nitelikte olup, gemide asayiş sağlama amacıyla alınması gereken geçici tedbirlerdir¹⁵.

Kaptanın, gemiyi sevk ve idare eden ve gemiden sorumlu kişi olarak özel hukuktan kaynaklanan çok sayıda yetki ve görevleri vardır¹⁶. Bu yetki ve görevlerin en önemlileri TTK m. 1090 vd. sayılmıştır. Çalışmamızda kaptanın TTK m. 1090 vd. düzenlenen yetki ve görevleri ele alınacak olup, diğer kanunlardan kaynaklanan yetki ve görevlerine yer verilmeyecektir. Kaptanın yetki ve görevlerini bir bütün olarak değerlendirmemizin temel sebebi ise kanunun kaptana verdiği yetkilerin beraberinde kaptana görevler yüklemesidir¹⁷.

Kaptan yetkilerini kullanırken ve görevlerini yerine getirirken ortalama tedbirli bir kaptan somut olayda nasıl hareket edecek, ne gibi tedbirler alması gerekiyorsa bu şekilde hareket etmekle yükümlüdür¹⁸. Kaptanın bu hususu hiç veya gereği gibi yerine getirmediği hallerde sorumluluğunun söz konusu olacağı TTK'da hüküm altına alınmıştır.

I. GEMİ KAPTANI KAVRAMI

Deniz hukukunda gemi kaptanı¹⁹, gemi seyrüseferdeyken gemide bulunan ve navlun, gemi kirası gibi sözleşmelerin icra edilmesi için gemiyi sevk ve idare eden kişidir²⁰. Kaptan, gemiyi sevk ve idare eden en yetkili amir sıfatına sahip, gemiyi yönetme noktasında kanunun aradığı şartları taşıyan bir gemi adamı olan,

¹⁵ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 38.

¹⁶ İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 130.

¹⁷ Diğer bir deyişle, kaptanın görev ve yetkileri ayrılmaz biçimde iç içe girmiş olduğundan, kaptanın görev ve yetkileri aynı ana başlık altında incelenecektir. Aynı şekilde bkz. Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 38.

¹⁸ Şaban Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law)*, (İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2020), 152.

¹⁹ "Kaptan sözcüğü Latince "baş" anlamına gelen *capo* ya da *cabo*'dan gelir; bir bölük insanın başına; belli bir işi gören bir grup insana buyruk verebilen deneyimli ve bilgili kişiye *capo* deniyordu. Kaptan sözcüğü Latince'den gelmektedir. *Capitanus* sözcüğünden türemiştir. Sözcük, önce Akdeniz kıyısındaki topluluklara geçmiş, daha sonra İngilizce, Almanca, Fransızca gibi batı dillerine yansımıştır. Bugün hemen her dilde kaptan, birbirine çok yakın benzer sözcüklerle anlatılır." Bkz. Selçuk Nas, "Gemi Yönetimi Konusunda Gemi İşletmelerinin Nasıl Bir Gemi Kaptanı İstediklerinin Tespitine Yönelik Nitel Bir Araştırma", *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 10, S. 2 (2008): 123.

²⁰ İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 129; "Gemiyi gemi adamlarını idare eden, kişinin hukuki karşılığı kaptandır. Kaptan terimi, bir gemide komuta veya sorumluluğa sahip olan kılavuz kaptan dışındaki herkesi kapsar. Bir geminin kaptanı, gemiyle ilgili meydana gelen ve gemide yaşanan olaylardan sorumludur. Pozisyonu için usulüne uygun olarak ehliyet sahibi olmalıdır. Görevleri, gemiyi uygun zamanda seyrüsefere çıkarmak ve yetkin bir mürettebatın yanı sıra uygun ekipmanı sağlamaktır. Yolculuk sırasında gemiyi idare etmeli ve üzerinde anlaşmaya varılan usule göre hareket etmelidir. Özel konumu nedeniyle, gemideki tüm kişiler üzerinde özel disiplin yetkisine sahiptir. Fransızca: *Capitaine de Navire*; Almanca: *Schiffer*; Kapitan; *Schiffsführer*. Hollandaca, *Meester*; Fransızca: *maître*; Latince, *magister*, olarak ifade edilir." Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 3; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 129.

aynı zamanda donatanı, gemi personeline ve üçüncü kişilere karşı hukuken temsil eden kişidir²¹.

Kaptan kelimesinin İngilizce karşılığı olan “*master*” birden çok anlama gelmektedir. Yönetici, usta gibi anlamlara gelen “*master*” kelimesi değişik durumlarda farklılık arz etmeyecek şekilde kullanılmaktadır²². Örneğin “*master*” kelimesi, “işçiler üzerinde yönetim ve denetim yetkisine sahip kişi”, “Çocukların eğitilmesi işini üstlenen kişi”, “mahkeme tarafından atanan ve belirli durumlarda yapılması gerekli olan özel görevleri yerine getiren kişi” gibi anlamlara gelmektedir²³.

Gündelik hayatta kaptan kavramı, her türlü ulaşım aracını kontrol ve kumanda eden kişiler için kullanılmaktadır²⁴. Uçak kaptanı, gemi kaptanı, tren kaptanı, otobüs kaptanı şeklinde yapılan isimlendirmelere baktığımızda, salt kaptan ifadesi gemiyi çağrıştırmadığından gemi kaptanı ifadesinin kullanılması yerinde olacaktır. Dolayısıyla gemi kaptanı, bir gemiyi sevk ve idare eden nitelikli gemi adamı olarak ifade edilebilir.

İngiliz hukukunda kaptan, gemiyi ve mürettebatı sevk ve idare eden anlamında, “*master*” kelimesinin deniz hukukundaki terminolojik karşılığı olarak “*shipmaster*” ifadesiyle vücut bulmuştur²⁵. Bu bağlamda kaptan, hizmet sözleşmesine istinaden gemide ücret karşılığında çalışan, çalıştığı geminin navlun sözleşmelerine konu yapılmasında, kiralanmasında ve bunun gibi gemi ile ilgili hususlarda söz sahibi olan, donatan tarafından geminin organizasyonunda yetkili kılınmış, kanunla öngörülen belirli bir ehliyete sahip olarak gemiyi yöneten kişidir²⁶.

1847 tarihli “Birleşik Krallık Liman, Tersane ve İskeleler ile İlgili Hükümleri Düzenleyen Antlaşma” ve 1994 tarihli “Londra Tersane Alanlarının Geliştirilmesine Yönelik Ortaklık Antlaşması” kaptanı, herhangi bir deniz aracı ile ilgili olarak, o anki şartlara göre emir ve yönetim yetkisine haiz olan kişi şeklinde tanımlamıştır²⁷.

Amerika Birleşik Devletleri Temyiz Mahkemesi 5. Dairesi’nin bir kararına göre, “*Kaptan sadece bir isimden ibaret değildir. O gerçekten gemisinin mutlak kaptanı (komutanı), geminin yegâne hâkimidir*”²⁸.

²¹ James R Aragon/ Tuuli Anna Messer, *Master’s Handbook on Ship’s Business*, (Cambridge: Cornell Maritime Press., 2012), 2; Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 3; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 129.

²² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 3.

²³ Nas, *Gemi Operasyonları*, 18.

²⁴ Nas, *Gemi Operasyonları*, 19.

²⁵ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 3.

²⁶ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 3.

²⁷ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 4.

²⁸ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 4.

1891 tarihli “İsveç Deniz Hukuku Sözleşmesi” uyarınca kaptan; “*Emrindekilere bir aile reisine yakıştır biçimde davranması gereken; geminin organizasyonunu noktasında; her bir gemi adamı için sorumluluğa sahip kişidir*”²⁹.

Genel olarak devletlerin kaptanla ilgili tanımlarına bakıldığında ise yeknesak düzenlemeler bulunmamakla birlikte, söz konusu tanımlamalar birbirlerinden bariz farklılık içermemektedir³⁰. Bir bütün olarak bakıldığında kaptan, kanun tarafından belli başlı yetkilerle donatılmış, bu yetkileri gemi deniz sergüzeştiyken önemli ölçüde fazla olan, bunlarla bağlantılı sorumluluklara sahip ve aynı zamanda geminin bayrak devletini de temsil eden kişidir³¹.

Türk hukukunda ise TTK, Deniz İş Kanunu (DİK), Kabotaj Kanunu, Limanlar Kanunu, Türk Ceza Kanunu, Gümrük Kanunu gibi kanunlarda kaptanla ilgili hükümler mevcuttur³². Kaptan kavramıyla ilgili en geniş düzenlemeler TTK’da yer almakla birlikte, Kanunda kaptan için bir tanım yapılmamıştır. Kanunun m. 1088 ilâ m. 1118 hükümlerinden yola çıkarak, Kanun tarafından öngörülen nitelikleri bünyesinde barındıran³³, donatanla birlikte deniz hukukunun temel taşı ma-

²⁹ Swedish Maritime Act of 1891, m. 44.

³⁰ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 4.

³¹ Marcus Toremar, *The Legal Position of the Shipmaster*, (Sweden: Department of Law School of Economics and Commercial Law, Göteborg University, 2000), 26; *Eskiden Patron Reis gibi tabirler de vardı, fakat bunlar artık bugün yalnız yelkenli gemileri sevkedenerlere söylenmektedir; buharlı ve motorlu gemilerin idaresinin ele alanlar “Kaptan”dırlar. Bazan Süvari ve Kumandan dendiği de oluyor.* Bkz. Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 114; “Türkler 12. yy’da Akdeniz denizciliğinin ortak diline ait bu kaptan sözcüğünü de almışlardır. Ancak Hızır Reis’den (Hayrettin Paşa) anlaşılıyor ki; önceleri gemideki baş yöneticiye reis deniyordu; bu sözcük hala gemilerde kullanılmaktadır. Güverte lostromosuna ve küçük teknelerin kaptanlarına reis denir Bununla birlikte “Reis” tabiri, o zamanki kabotaj seferi yapan gemilerde kullanılırken “Kaptan” tabirinin de uluslararası sefer yapan gemilerde kullanıldığı görülmektedir.” Bkz. Nas, *Gemi Operasyonları*, 18; Kaptan kavramını, uluslararası kurallarda yer aldığı şekliyle ve İngilizce ifadesi ile “shipmaster”, Türkçe olarak da “gemi kaptanı” olarak kabul etmemiz lazım gelmektedir. Uluslararası Gemi Kaptanları Birlikleri Federasyonu’nun yapmış olduğu tanımda da bu husus gözetilmiştir. Federasyon, kavramla ilgili tanımına ve kullanımına ilişkin kargaşaya son vermek adına kaptan için “shipmaster” ifadesini kullanmayı tercih etmektedir. Federasyonun tanımına göre ise gemi kaptanı, denizci ulusların devletleri tarafından verilmiş, uluslararası tanınan yeterlilik sertifikasına sahip ve denizde seyreden ticaret gemisini komuta eden kişidir. Bkz. Nas, “Gemi Yönetimi”, 125; Nas, *Gemi Operasyonları*, 29; Nas, “Gemi Yönetimi”, 125.

³² Kaptan, DİK m. 2 hükmünde, “*Gemiye sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekâlet eden kimse*” şeklinde tanımlanmıştır. Türk hukukunda kaptanın tanımına yer verilen bir diğer düzenleme Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme, Sınav, Vardiya, Tutma, Kütükleme ve Donatılma Esasları Hakkında Yönetmelik (GAY) m. 3/3-b’de hükmünde yer almaktadır. Hükme göre, “*Kaptan geminin sevk ve idaresiyle görevli ve belirli yeterlilik belgesine haiz olan kimsedir.*” 30328 sayılı Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği’nde ise kaptan, gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran gemi adamı olarak ifade edilmiştir. GAY’nde yapılan bu tanım Gemiadamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası 1978 Sözleşmesi Uluslararası Gemi Adamları Sözleşmesi (STCW)’den alınmıştır. Türkiye bu sözleşmeyi 1989 yılında 3539 No.lu Kanun ile tasdik etmiştir. Bkz. Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 1.

³³ Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 42 hükmü gereğince; “*Gemiadamı olabilmek için; a) Türkiye Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da Türkiye Cumhuriyetinde veya Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde denizcilik ile ilgili eğitim-öğrenim gören ve/veya mezun olan Kuzey Kıbrıs*

hiyetinde olan, donatanı temsil yetkisini haiz, geminin yönetim ve organizasyonu noktasında mutlak hâkim kişiyi kaptan olarak tanımlayabiliriz³⁴.

II. GEMİ KAPTANININ YETKİLERİ

Türk hukukunda deniz ticaretine ilişkin ilk düzenleme 1864 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunu'dur. Daha sonra 1956 tarihli 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu

Türk Cumhuriyeti vatandaşı olmak ya da 25/9/1981 tarihli ve 2527 sayılı Türk Soylu Yabancıların Türkiye'de Meslek ve Sanatlarını Serbestçe Yapabilmelerine, Kamu, Özel Kuruluş veya İşyerlerinde Çalıştırılabilmelerine İlişkin Kanun kapsamındaki Türk soylu yabancı olmak, b) Bu Yönetmelikte belirtilen gemiadamı yeterlik dereceleri için ön koşul olan yaş, öğrenim derecesi, deniz hizmet süresi ve diğer gerekleri sağlamış olmak, c) Sağlık durumunun deniz hizmetine elverişli olduğunu bu Yönetmeliğin ilgili hükümlerine göre belgelemek, ç) 26/9/2004 tarihli ve 5237 sayılı Türk Ceza Kanununda yer alan örgüt faaliyeti çerçevesinde işlenen uyuşturucu ve uyarıcı madde imal ve ticareti suçu veya suçtan kaynaklanan malvarlığı değerini aklama suçu veyahut göçmen kaçakçılığı veya insan ticareti, haksız ekonomik çıkar sağlamak amacıyla kurulmuş bir örgütün faaliyeti çerçevesinde cebir ve tehdit uygulanarak işlenen suçlar ile İkinci Kitap Dördüncü Kısım Dört, Beş, Altı ve Yedinci Bölümünde tanımlanan suçlardan kaptan veya istimal ve istihlak kaçakçılığı hariç kaçakçılık suçlarından hükümlü bulunmamak, d) 5237 sayılı Kanununun 188 inci, 190 inci ve 191 inci maddelerindeki suçlardan dolayı hakkında verilmiş bir mahkûmiyet veya güvenlik tedbiri kararı bulunmamak, gerekir. (2) Uzakkyol kaptanı ve kaptan yeterliğine sahip olmak için, birinci fıkrada yer alan hükümlere ilave olarak, taksirli suçlar ve ertelenmiş mahkûmiyet kararları hariç olmak üzere, hükmün açıklanmasının geri bırakılması sınırından fazla süreli hapis cezası veya affa uğramış olsalar dahi, zimmet, irtikap, rüşvet, hırsızlık, dolandırıcılık, sahtecilik, hileli iflas gibi yüz kızartıcı veya şeref ve haysiyeti kırıcı suçtan veya resmi ihale ve alım satımlara fesat karıştırma, Devlet sırlarını açığa vurma, terörün finansmanı suçlarından dolayı hürriyeti bağlayıcı ceza ile hüküm giymemiş olmak gerekir."

³⁴ Tahir Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, (İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995), 26; Rayegan Kender/Ergon Çetingil/ Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2014), 113; Doktrinde kaptan farklı ifadelerle tanımlanmıştır. Kaner'e göre kaptan; "donatana hizmet akdi ile bağlı bir gemi adamı olup, görev ve yetkileriyle itibarıyla deniz hukukunda donatandan sonra en önemli şahıs ve geminin yegâne hâkimidir." Bkz. Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, 110; Sözer kaptanı; "Denizciliğin ve dolayısı ile de deniz hukukunun odak noktalarından insan ögesini temsil eden, gemiye özgü organizasyonun ve çalışma düzeninin başında bulunan, gemide istihdam edilenlerin hiyerarşik üstü ve disiplin amiri olan bu özellikleri sebebiyle geminin hâkim-i mutlakı olarak ifade edilebilecek kişi" şeklinde ifade etmiştir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 307; Tekil'e göre kaptan; "esas olarak gemiyi sevk eden ve yöneten kimse ve donatanı temsilen bazı işlemlerde bulunduğu gibi yolculukla ilgili teknil menfaatlerin de kanuni temsilcisi unvanında olan kişi" olarak ifade edilmiştir. Bkz. Fahman Tekil, *Deniz Hukuku*, (İstanbul: Alkım Yayınları, 2001), 194; Göknil; "gemiye kumanda eden ve buharlı motorlu gemilerin idaresini ele alan, Deniz Ticareti Hukukunun en dikkate değer şahsiyetlerinden biri" şeklinde bir tanım yapmayı tercih etmiştir. "Kaptan: Denizcilik İşlerinde baş bilgici. Kanunun kendisine verdiği temsil hakkına veya mukavelesinden aldığı hakka müsteniden gemiyi alacaklar eden işlerde Donatanı temsil eder fakat bu kanuni salahiyet Donatan tarafından daraltılabileceği gibi büsbütün de kaldırılabilir. Yükde ve deniz yolculuğunda alakalı olanların mümessilidir. Geminin her surette amiridir. Bundan kaptan için birçok haklar ve borçlar doğar. Kaptanın sade donatanın bir memuru olması veya Müsterek Donatanlık yahut tam Donatanlık sıfatı ile kaptanlık şahsında toplaması arasında fark yoktur. Kaptan geminin tamamına sahip olunca Hususi Hukuk çerçevesindeki mesuliyeti değiştir, fakat bu cephedeki vaziyeti değişmez." Bkz. Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 114; Çağa/Kender de kaptanı "geminin sevk ve idaresiyle görevli belirli ehliyete sahip donatandan sonra deniz hukukunun en önemli şahsı" olarak nitelendirmiştir. Bkz. Tahir Çağa, Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, (İstanbul: Arınan Yayınları, 2005), 184; Kara ise kaptanı; "gemiye sevk ve idare eden yetkili kişi olma dışında, donatanın gemideki temsilcisi olan gemide yük taşınması halinde yük sahibinin temsilcisi sıfatıyla bazı görevleri ifa eden kişi" olarak ifade etmiştir. Bkz. Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2020), 128.

(E-TTK)³⁵ yürürlüğe girmiş, ancak bu Kanun mevcut ihtiyaçlara cevap vermekte yetersiz kalması hasebiyle 2012 yılında TTK'nın yürürlüğe girmesiyle ilga olmuştur. TTK'nın beşinci kitabı olarak düzenlenen Deniz Ticaret Hukuku'nun üçüncü kısmı, kaptana dair hukuki düzenlemelerin içinde bulunduğu bölümdür³⁶.

Kaptanın yetkilerinin kapsamı incelendiğinde, kaptanın gemi ve yük üzerinde mutlak ve sınırsız bir hâkimiyet hakkına sahip olduğuna ilişkin görüşlerin³⁷ yanı sıra kaptanı donatandan aldığı talimatları yerine getiren bir gemi adamı olarak değerlendiren görüşlerin olduğu görülmektedir³⁸.

E-TTK'nın m. 1467 ilâ m. 1472 hükümlerinde TTK'ya nazaran kaptana daha geniş yetkilerin verildiği görülmektedir. TTK'da bu hükümlere "insan haklarına ve iş hukukuna ilişkin Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlara aykırı düştükleri" gerekçesiyle yer verilmemiştir³⁹.

A. TTK'DA DÜZENLENMEYEN YETKİLER

1. Disiplin Yetkisi

Kaptan gemideki düzeni sağlamakla yükümlüdür. Bu sebeple kaptanın disiplin yetkisine sahip olduğu kabul edilir⁴⁰. Kaptan disiplin yetkisini aşarsa ya da makul olmayan⁴¹ disiplin eylemlerinde bulunursa bazı yaptırımlara maruz kalır.

³⁵ "Kaptanın görev ve yetkilerine ilişkin düzenlemeler 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu esas alınarak ihdas edilmiştir. Bu nedenle TTK'da hâkim olan görüş kaptanın geminin tam yetkili patronu olduğu yönündedir. TTK'da kaptana çok geniş görev ve yetkiler verilmiştir. Ancak yukarıda açıklanmış olduğumuz nedenlerle bu yetkilerin birçoğunu fiilen kullanamaz hale gelmiştir. Özellikle TTK m. 994/2 uyarınca kaptanın birçok konuda donatandan talimat alma zorunluluğu olduğu için, bu teknolojik gelişmelerden sonra kaptanın birçok yetkisini tek başına kullanma imkânı da ortadan kalkmıştır. Dolayısıyla TTK'nın kaptana ilişkin hükümlerinin bu açıdan değerlendirilmesi gerekmektedir." Bkz. Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 45.

³⁶ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 114.

³⁷ "Kaptan, icap ettiğinde denize yük ve eşya atabilir, geminin direklerini, çarımhlarını, yelkenlerini kesebilir. Aynı zamanda kaptan yükü, yakıtı ve kumanyayı başka deniz vasıtasına aktarabilir, gemisini karaya oturabilir, yükü ıslatabilir, gemisini sığ bir yerde batırabilir, yakıt yerine yük ve gemi eşyasını yakabilir, gemiyi barınma limanına sığdırabilir, gemiyi saldırılardan korumak maksadıyla tedbirler alabilir, gemiyi ve yükü kurtarabilmek için fide verebilir." Bkz. Nas, *Gemi Operasyonları*, 31.

³⁸ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 45.

³⁹ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, s. 308.

⁴⁰ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 150; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 131.

⁴¹ "Neyin makul olduğu çoğunlukla duruma bağlıdır. Fakat disiplin gerektiren sınırı aşan hareketin mahiyeti disiplinin şiddetinin ve türünün makul olup olmadığını belirler. Örneğin, kanun kaptana gemi bordosundaki bir isyanı bastırma da belki de en büyük disiplin yetkisini güç kullanımı olarak verir. Panama bayrağı altındaki bir kaptanın bunu yapma yetkisi anayasadan kaynaklanmaktadır. Bazı ülkeler ateşli silahlar taşımaya izin verir; en azından bunları yasaklamaz. Bunların en iyi örneği Ukrayna, Şili ve en önemlisi de ABD'dir. Çin Halk Cumhuriyeti Deniz Kanunu kısadır ve isabetlidir. Buna göre: "Kaptan uygun iş yönetimi için gerekli olan disiplin ve davranış standartlarını sağlamalıdır. Gemi bordosu üzerinde kaptan tüm disiplin sorunlarında son hakemdir." Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 150-151.

Bu yetkinin sınırları, ülkelerin hukuk düzenlemelerinde belirtilmiş ve çoğu ülkenin kanunları kaptana bazı disiplin yetkileri vermiştir⁴².

Kaptanın, gemi adamlarının ve gemide bulunan diğer şahısların disiplin amiri olduğu E-TTK m. 1467 hükmünde belirtilmiş ve bu genel yetkiye dayanarak neler yapabileceği sayılmıştır. Söz konusu maddede, kaptanın güvenlik ve düzen için gerekli her türlü önlemi alabileceği, gemi adamları ve gemide bulunan diğer kişiler üzerinde zor kullanabileceği, görevini yapmaktan kaçınan kişiyi çalışmaya zorlayabileceği düzenlenmiştir⁴³. Kaptan, emirlerini yerine getirmeyenleri uygun bir yere kapatmaya, bu kişileri gemiden uzaklaştırmaya, eşyalarını aramaya ve gemi adamlarının eşyalarını muhafaza altına almaya yetkilidir⁴⁴. Kaptan bu disiplin yetkisine binaen gemiye istediğini alır, istediğini almaz, hatta gemiyi yahut yükü kurtarmak için gelenleri bile gemiye almayabilir. Kaptanın bu yetkisi donatana karşı da geçerlidir⁴⁵.

Donatan izinsiz bir şekilde gemiye çıkmak isterse kaptanın onu gemiden uzaklaştırıp uzaklaştıramayacağı sorusu üzerinden kaptanın disiplin yetkisi anlatılabilir. Bilindiği üzere gemi kaptanı, donatanın özel hukuk çerçevesinde son verebileceği bir hizmet sözleşmesiyle gemiyi yönetmek üzere görevlendirdiği kişidir. Bayrak ülkesi mevzuatının kontrolü altında donatan tarafından ona verilmiş temsil yetkilerini haizdir. Kaptanın ayrıca gemiyi denize elverişli tutma görevi vardır. Çoğu devlet ya da müşterek hukuk kurallarına göre; donatanın, bazı durumlarda ise gemi kiracısının, özel talimatıyla gemiyi ve geminin üzerindeki eşyaları ve kişileri güvende tutma görevi söz konusudur. Örneğin, donatan, güvenli bir limanda bekleyen gemiyi görmeye karar verir. Donatan haber vermeden gemiyi ziyaret eder ve bordasına çıkar. Bu durumda gemi kaptanı donatanı gemiden uzaklaştırabilir mi? Donatanın varlığı geminin, gemide bulunan kişilerin ve eşyaların güvenliğini tehlikeye sokmazsa ya da çevreye zarar vermezse bunu yapamayacaktır. Ancak zarar verdiği durumlarda kaptan, sahip olduğu yetki gereği donatanı gemiden uzaklaştırabilmelidir⁴⁶.

Konuya ilişkin bir başka örnek; gemi, kaptanın yönetimi ve kontrolü altında seyretmekte iken hava aniden kötüleşmiş ve donatan, maliyetinden dolayı kötü havada yön bulma aletini satın alma tercihinde bulunmamıştır. Bir golfçü olan donatan (asıl işi denizcilik değil), lüks kamarasından acele bir şekilde kaptan köşkünün gelir. O sırada kaptan, geminin rüzgâra göre denizde kalabilmesi için manevralar yapmakta ve aşırı dalga ile bundan ileri gelen gürültüler arasında sey-rüsefer için emirler vermektedir. Bundan faydalanan donatan dümende bulunan

⁴² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 150.

⁴³ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 120.

⁴⁴ Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, 142.

⁴⁵ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 129.

⁴⁶ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 126-127.

gemi adamına gözleriyle ve el kol hareketleriyle manevra yapma emri verir. Durumu fark eden gemi kaptan hemen bu emri kaldırır ve donatanın derhal kaptan köşkünden çıkarılmasını söyleyip, gemi adamına donatanı kamarasına götürmesini emreder. Burada gemi kaptanı, donatanın geminin güvenliği açısından tehlike teşkil ettiği kararını vermiştir. Olayda kaptan hala donatanın işine her zaman son verebileceği bir gemi adamıdır. Fakat aynı zamanda sahip olduğu yetkiden dolayı gemiyi ve içindekileri güvende tutma görevi vardır. Bu durumda kaptan, donatanı kaptan köşkünden çıkarabilir⁴⁷.

Kaptan, disiplin yetkisinin yerine getirilmesinde zabıta ve askeri kuvvetlerden yardım alabilir⁴⁸. Disiplin yetkisini kötüye kullanan kaptan E-TTK m. 1470 uyarınca hapis ve para cezasıyla cezalandırılacağı hüküm altına alınmıştır⁴⁹.

Kaptanın disiplin yetkisine ilişkin TTK’da herhangi bir düzenleme yapılmamış olup, E-TTK’da geniş bir biçimde ele alınan bu yetkinin dar yorumlanması lazım gelmektedir. Kaptan, söz konusu yetkiyi, geminin güvenliği ve seyrüseferdeki sürekliliğiyle bağdaştırılabildiği ölçüde sınırlı olarak kullanabilir.

2. Ceza Tahkikatı Yapma Yetkisi

Gemide bir suç işlenmesi halinde ceza tahkikatı yapma noktasında E-TTK m. 1472 hükmü kaptanı son derece geniş yetkilerle donatmıştır. Gemi, bir Türk limanı dışındayken gemide bir suç işlenmesi halinde, kaptan bu suça ilişkin delilleri toplamaya, delillerin kaybolmaması için gerekli tedbirleri almaya, kişiler üzerinde arama yapmaya, suç ile ilgili kimseleri dinleyip tutanak düzenlemeye yetkilidir⁵⁰. Hatta kaçma ihtimali, delillerin karartılması ve delillerin toplanmasına engel olma durumu varsa kaptanın tutuklama yetkisi dahi vardır⁵¹. Bu konuda TTK’da bir düzenleme yapılmamıştır. Kaptanın E-TTK döneminde sahip olduğu bu yetkilerinin sadece sınırlı bir kısmını kullanabileceğini kabul etmek

⁴⁷ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 127-128.

⁴⁸ , M. Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, (İstanbul: Kutulmuş Matbaası, 1970), 334.

⁴⁹ “Şikayet üzerine on beş günden bir seneye kadar hapis ve en az iki aylığı tutarında ağır para cezasıyla cezalandırılır. Gemi hizmetlerinin esaslı bir şekilde aksaması neticesini meydana getirebilecek mahiyette bulunan ve yapmaması gereken bir hareketi bilerek yapan veya ihmal edilmesi aynı mahiyette bulunan ve yapması gereken bir hareketten bilerek kaçınan veya yukarıki maddede yazılı suçların işlenmesine göz yuman veyahut bunlara iştirak eden kaptan donatanın şikayeti üzerine yukarıki maddedeki cezaya mahkum edilir.”

⁵⁰ Geminin ve üzerindeki tüm kişilerin güvenliğini teminat altına almak için kaptan, bordada suç işleyen veya kanunları ya da düzenlemeleri ihlal eden kimseleri hapsedme, bunlara karşı gerekli tedbirleri alma, delillerin saklanması ve yok edilmesini önleme yetkisi vardır. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 151; Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 130; Çağal/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 186.

⁵¹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 335; “Bazı durumlarda kaptanın gemide düzeni korumak için gerekli olduğuna ya da gemi için bir tehdit olduğuna inandığı bir kişiyi gemide tutuklama yetkisi vardır. Üzülünce önce kaptanın gemi personelinin kötü hareketlerine doğrudan ve bedenen ceza verme yetkisi de vardır. Fakat bu çağ dışı olmuştur ve dahası çoğu bayrak ülkesi her türlü bedensel cezayı yasaklamaktadır.” Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 150.

gerekmektedir. Gemide bir suç işlenmesi halinde, sefer sırasında kaptan her halde durumu yetkili mercilere intikal ettirebilecek, söz konusu suç ile ilgili tutanak düzenleyecek, durumu tespit ettirecektir.

B. TTK'DA DÜZENLENEN YETKİLER

1. Emir Yetkisi

Gemi kaptanı, kanunlar ve denizcilik teamülleri tarafından kendisine tanınan yetkiler kapsamında sorumluluklarını yerine getirebilmesi amacıyla emri altında bulunan gemi adamlarına ve gemide bulunan kişilere geminin idare edilebilmesi için gerekli olan emirleri verebilir⁵². Kaptanın, görevi ile ilgili olarak verdiği emirlere uyulması zorunludur. Gemi adamlarının, kaptanın emirlerine uymakla mükellef olduğu E-TTK m. 1468 hükmünde belirtilmiştir⁵³. Kaptanın emirlerini yerine getirmeyen gemi adamları E-TTK m. 1469 uyarınca, kaptan veya donatının şikâyeti üzerine on beş günden bir yıla kadar hapse ve en az iki aylık ücretleri tutarınca ağır para cezasına ve hapis müddeti kadar meslek ve sanatı ifadan memnuiyet cezasına mahkûm edilirler. Şu kadar ki memnuiyet cezası iki aydan aşağı olamaz. Yolcular da E-TTK m. 1120 uyarınca kaptanın gemi düzenine ilişkin bütün talimatlarına uymak zorundadır.

Kaptanın, gemi adamlarına dair emir yetkisine ilişkin bir düzenleme TTK'da bulunmamaktadır⁵⁴. Ancak TTK m. 1251/1'de yolcunun, kaptanın gemide düzenin sağlanmasına yönelik tüm talimatlarına uymak zorunda olduğu ifade edilmiştir. Türk Dil Kurumu'nda "emir" sözcüğünün karşılığı olarak "talimat" ifadesi yer almaktadır. Kanaatimizce, kanun koyucu burada kaptanın yolcular üzerinde emir yetkisinin varlığını ifade etmiştir. Kanunda kaptanın gemi adamlarına dair emir yetkisine ilişkin bir düzenlemenin bulunmaması, kaptanın gemi hizmetinin gereği gibi görülebilmesi ve gemide gerekli güvenliğin sağlanması için gemi adamlarına emir verebileceği gerçeğini değiştirmemektedir. Kaldı ki TTK m. 1251 uyarınca yolcular üzerinde emir yetkisi olan kaptanın, gemi adamları üzerinde evleviyetle emir yetkisi olacaktır. Her ne kadar sınırları açık olan yetkiler, günümüzde insan haklarına dayalı hukuk anlayışı içerisinde daraltılmış olsa

⁵² Kaptanın bu yetkilerinin hukuki mahiyeti tartışmalı olup, bununla birlikte, kamu hukuku niteliğinde kabul edilseler dahi kaptanın milli hukuk tarafından gemide güvenlik ve düzeni sağlamak amacıyla tanınan bu yetkileri gemi yabancı bir devletin karasularında ve limanlarında bulunduğu sırada dahi kullanabileceği ve sahil devletinin geminin iç düzeni ile ilgili işlerine karışmayacağı devletlerin uygulamalarında ve doktrinde öteden beri kabul edilmektedir. Bkz. Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 185; Göknal, *Deniz Ticareti Hukuku*, 130; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 129; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 131.

⁵³ TTK m. 1468: "Gemi adamları kaptan, gemi zabıtları ve diğer amirleri tarafından verilen hizmet emirlerini hiçbir itiraz ileri sürmeksizin derhal ve harfiyen yerine getirmek ve gemi hizmetlerini ilgilendiren bütün hususlar ve bu arada diğer gemi adamları hakkında bildiklerini doğru ve tam olarak bildirmek mecburiyetindedirler."

⁵⁴ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 116.

da kaptanın, geminin sevk ve idaresi noktasında emir yetkisinin olduğunu kabul etmek gerekmektedir. Esasen bu yetki, gemiyi yönetmek ve yolculuk sırasında yükün, yolcuların ve geminin güvenliğini sağlamakla ilintili tabii bir yetkidir⁵⁵.

2. Kaptanın Temsil Yetkisi

Temsil, bir hukuki işlemi bir kişinin başka bir kişi ad ve/veya hesabına yapması ve işlemin hukuki sonuçlarının bu şahıs üzerinde doğmasını sağlamasıdır⁵⁶. Deniz ticaret sözleşmelerinin yerine getirilmesindeki önemli rolü sebebi ile kaptanın, görevine bağlı birçok temsil yetkisine sahip olması olağandır⁵⁷. Kaptanın, donatanı, taşıyanı ve yükü ilgili olanları temsil etme yetkisi vardır. Kaptanın temsil yetkisi belli bir geminin sevk ve idaresini üstlenmesi ile başlar ve kural olarak gemiyi sevk ve idare ettiği sürece devam eder⁵⁸. Kaptan, donatanla iletişiminin çok az veya hiç olmadığı uzun yolculuklarda, kanunun kendisine tanıdığı temsil yetkisine dayanarak geminin yönetiminde donatan gibi davranacak, onun yerine kararlar alabilecek ve uygulayabilecektir⁵⁹. Genel olarak, eğer aksi sözleşmede kararlaştırılmamışsa, kaptanın gemi ve yük ile ilgili seferin uygun ve güvenli bir şekilde yapılabilmesi için gerekli olağan her türlü işlemi yapma yetkisi vardır⁶⁰.

a. Kaptanın Donatanı Temsil Yetkisi

Gemi kaptanının donatanı temsil yetkisi doğrudan ve dolaylı temsil şeklinde olabilir. Bir kimsenin sahip olduğu yetkiye dayanarak başkası adına ve hesabına hukuki işlem yapması olarak ifade edebileceğimiz temsil kavramından öncelikle anlaşılması gereken doğrudan temsil olup, temsilin doğrudan ve dolaylı temsili içine alacak şekilde bir bütün olarak ele alınması, kaptanın donatanı temsil yetkisi bakımından da geçerlidir⁶¹.

Donatanın kaptanın sefere çıkması durumunda kendisini temsil hususunda kaptana bir yetki tanınmasına gerek yoktur⁶². Çünkü bu yetki doğrudan kanun

⁵⁵ F. N. Hopkins, *Business and Law for the Shipmaster* (Glasgow: Brown, Son&Ferguson Ltd., 1998), 157.

⁵⁶ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 118; Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 109.

⁵⁷ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 122.

⁵⁸ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 113.

⁵⁹ Attard, *The Imli Manual On International Maritime Law*, 212; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 190.

⁶⁰ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 122.

⁶¹ Yunus Alhan, "Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi", *Antalya Bilim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (ABÜHFD)* 8, S. 16 (2020): 1147; Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 124.

⁶² Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, 146; Donatan, gemi yatırımının katkısının bir parçası olarak gemi kaptanına gemi, bir çalışma sermayesi ve yönetim hakkı sağlamaktadır. Kaptan ise zamanını, becerilerini ve bayrak ülkesinden aldığı gemiyi yönetme ve işletme yeterliliklerini üzerinde anlaşılan bir ücret karşılığında ortaya koymaktadır. Bu güvene dayanan ilişki sadece temsilcilik ve hizmet sözleşmesinden

tarafından kaptana bahşedilmiştir ve kaptanın donatanın öncelikli ve en önemli temsilcisi olduğunu gösterir niteliktedir⁶³. Söz konusu yetki, kaptanın donatan namına hareket etmesine imkân tanıyan, sevk ve idare ettiği gemi ile ilgili sınırlı olarak kendisine verilen, donatanın yalnızca kendisinin yapabileceği birtakım önemli işlerde dahi kendisine ulaşılmamasına imkân yoksa yolculuğun ve yükün salahiyeti için kaptanın bu işlemleri yapması sonucunu doğuracak kadar geniş bir yetkidir⁶⁴. Günümüzde kendi gemisinde kaptan olarak çalışan ya da donatan olarak kendi gemisi ile sefere çıkan bir donatan olmadığı görülmektedir. Bu nedenle donatan kendi adına hareket etmesi için gemi kaptanına yetkiler vermiştir. Kaptanın donatanı temsil yetkisi, geminin bağlama limanında veya bağlama limanı dışında bulunmasına göre farklılık göstermektedir⁶⁵.

Gemi bağlama limanında iken kaptanın donatanı temsil yetkisi dar tutulmuştur⁶⁶. Bu durumda, kaptanın kanuni temsil yetkisi dışında yapmış olduğu hukuki işlemler kural olarak donatanı bağlamaz, fakat kaptanın hukuki işlemleri donatan tarafından verilmiş özel bir yetkiye dayanmakta veya başka bir hukuki sebepten mütevellit ise TTK m. 1103/1 uyarınca donatanı bağlayacaktır⁶⁷. Kaptan, TTK m. 1103/2 gereğince; bağlama limanındayken gemi adamı tutabilir. Bu yetkiye mündemiç olarak gemi adamlarının ücretini ve diğer mali haklarını ödeme, sigorta primlerini yatırma, sözleşme hükümlerine aykırı hareket eden gemi adamını işten çıkarabilme yetkilerinin de var olduğu aşikârdır⁶⁸. Kaptan, bunlar dışında,

doğmadığını, kaptanın güven yükümlülüklerinin kaptan ve donatan arasındaki resmi olmayan ve çalışma güven ilişkilerinden doğduğu söylene kanaatimizce bu ilişki esasen kanundan kaynaklanmaktadır. Aynı yönde bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 122-123.

⁶³ Toremar, *The Legal Position of the Shipmaster*, 26.

⁶⁴ Toremar, *The Legal Position of the Shipmaster*, 26; "Deniz yolculuğunu başarıyla tamamlayabilmek için kaptanın görevlerini başarılı bir şekilde gerçekleştirebilmesi gerekte bu sebeple donatanın birtakım yetkilerini alması gerekmektedir. Seferler genellikle uzundur ve gemi kaptanının da zorunlu görevleri çoktur. Bu görevleri yerine getirebilmesi için hiç kullanmasa da hukuk ve teamül tarafından bazı yetkilerle donatılması gerekir. Bundan dolayı donatan, kaptana çoğunlukla görüşü ve kontrolü dışında olan oldukça maliyetli sermaye varlığını itinayla koruması ve kullanması için geniş yetkiler verir. Donatanın temsilcisi olan gemi kaptanı geminin yönetimi ve bakımı ile görevlendirilmiştir ve kanunlara göre donatan tarafından kendisine verilen temsilcik kapsamında gemi ve gemi işiyle ilgili tüm işlerinde azami iyi niyet, sadakat ve özen ile hareket etmek zorundadır. Bu temsilcilik ilişkisinden dolayı gemi kaptanı kendi özel menfaatine ticaret yapmama görevi, titizlikle sahibin talimatlarına uyma görevi, donatanın menfaatlerini etkileyecek tüm meseleleri gecikmeksizin ve eksiksiz olarak donatan bildirme görevi gibi ek görevleri vardır. Bunun yanında kaptanın seferi başarılı bir şekilde gerçekleştirmek için makul olarak yapılabilecek her şeyi yapma görevi vardır." Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 123-124.

⁶⁵ Hirsch, *Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku*, 58; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 312.

⁶⁶ Ezgi Hepgülerler, *Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme İstif Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, (Ankara: Seçkin Yayınları, 2011), 166; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 312; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 90; Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, 190.

⁶⁷ İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 138; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 190.

⁶⁸ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 347; Sözer, 312; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 137; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 190.

donatandan yetki almadıkça bağlama limanında tamir ve bakım amacı ile sözleşme akdetme, yakıt ve kumanya alma ve navlun sözleşmesi akdetme gibi başkaca hukuki işlemleri yapamaz⁶⁹.

Her ne kadar TTK kaptanın bağlama limanında donatanı pasif bir temsil yetkisine haiz olduğunu belirtmese de, E-TTK'da belirtilen gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin dava ve takiplerini donatana karşı yürütebileceği hususunu TTK açısından da kabul etmek gerekecektir.⁷⁰ Ancak burada altı çizilmesi gereken nokta, gemi alacaklısı hakkı bahşeden alacaklar için kaptanın, donatanı temsil yetkisini haiz olduğudur⁷¹. Gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar, TTK m. 1320 hükmünde sayma suretiyle belirtilmiştir⁷².

Gemi bağlama limanı dışındayken, kaptanın yetkileri oldukça geniş olduğundan eski zamanlarda kaptan "*Allah'ın gemideki temsilcisi*"⁷³ olarak görülüyordu. Hukuk düzenlemeleri ile birlikte bu yetkinin kapsamı daraltılmış olmakla birlikte yine de kaptan bağlama limanı dışında bir donatan gibi çoğu işlemi yapabilmektedir⁷⁴. Kaptanın donatanı temsil vasfıyla gemi üzerinde yapabileceği işler TTK m. 1104 kapsamında şu şekilde ele alınmıştır: "*Kaptan, her türlü iş-*

⁶⁹ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 312.

⁷⁰ İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticareti Hukuku*, 138; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 191.

⁷¹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 348.

⁷² Buna göre gemi alacakları "a) Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada ve suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar c) Kurtarma ücreti d) Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler e) Gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan ziya ve hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi ziya ve hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar f) Müşterek avarya garame payı alacakları"dır. TTK m. 1320/2 gereğince; "*Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada ve suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar ve gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan ziya ve hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi ziya ve hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar ise; "Deniz yolu ile petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkıp da milletlerarası sözleşmelere yahut millî mevzuata göre kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile ya da diğer yollardan teminat altına alınması öngörülen zararların, b) Radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli ya da patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararların, sonucunu oluşturdukları veya bu zararlardan doğdukları takdirde, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermezler."* TTK m. 1320/3; "*Türkiye'de yargı yoluyla ileri sürülen bir alacağın gemi alacaklısı hakkı verip vermediği, Türk hukuku uyarınca belirlenir."*

⁷³ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 6.

⁷⁴ Gemi bağlama limanının dışında iken kaptanın yetkileri genişler; kaptan geminin iyi durumda tutulması ve yolculuğun selamete tamamlanması ve özellikle, genel geçer ölçüsü içinde, güvenliğinin sağlanması için gereken her türlü tasarrufları ve işlemleri yapmak yetkisine sahip olur. Kaptan, yakıt ve kumanya almak, geminin bakım ve onarımı için sözleşme yapmak ve navlun mukavelesi yapmak, konişmento düzenlemek yetkisine sahiptir. Kaptan özellikle gemiyi korumak veya yolculuğu tamamlamak amacı ile ödünç para almak ve kredili işlemler yapmak yetkisine sahiptir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 312; Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 142; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 137; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 191.

lem ve tasarrufu donatan adına yapmaya yetkili kılınmıştır. Ancak bu işlem ve tasarrufların geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin olmaları gerekmektedir.” Geminin yakıt ve kumanyasından kasıt; geminin tahsis edildiği ticari amaca uygun bir şekilde faaliyet gösterebilmesi için gerekli olan ekipmanlardır. Geminin denize, yola ve yüke elverişli sayılma koşulu TTK m. 932 hükmünde düzenlenmiştir⁷⁵. Esasen denize, yola, yüke elverişli olmayan bir geminin deniz sergüzeştine atılması ve bu bağlamda kazanç gayesine uygun bir biçimde kullanılması mümkün değildir.

Kaptanın temsil yetkisi, üçüncü kişilerle donatanı bağlayacak şekilde geminin kullanımıyla ilgili sözleşme yapabilmesini içerir. Sefer sırasında gerekli tamiratı yaptırmak ya da gerekli malzemeleri almak için kaptanın sözleşme yapması gerekli olabilir. Kaptanın gerekli tamirler için sözleşme yapma yetkisi temsil yetkisinin bir parçasıdır⁷⁶. Fakat Kanun tarafından öngörülen gerekli tamirat sadece geminin güvenliğine ve seferin yürütülmesine yönelik zorunlu tamiratlardan ibaret değildir. Kaptanın, halin icabına göre makul olarak uygun tamiratlar için sözleşme yapma yetkisi vardır. Eğer kaptan ve üçüncü kişi, tamiratlar için donatanın başka bir kişiyi görevlendirdiğini ya da yetki verdiğini biliyorsa bu yetki sınırlı olacaktır⁷⁷. Kaptan, elinde donatana ait yeterli miktarda para bulursa bile olağanüstü tamirleri ve alımları, TTK m. 1110/3 uyarınca ancak zorunluluk halinde yapabilir.

Kaptanın temsil yetkisinin kapsamı, genel olarak eşyaların taşınması ile gerekli erzak ve malzemelerin alınmasıyla ilgilidir. Bunun sonucu olarak, temsil yetkisi anılan durumlar dışındaki işlere genişlemez⁷⁸. Örneğin, kaptanın, aksi açıkça kararlaştırılmadıkça kendi adına yük alma yetkisi yoktur. TTK m. 1111/1 uyarınca; “Kaptan, donatanın muvafakati olmaksızın kendi hesabına gemiye eşya yükleyemez. Bu yasağa uymadığı takdirde, kaptan bu gibi yolculuklarda benzer eşya için, yükleme yerinde ve zamanında istenebilecek en yüksek navlunu donatana ödemeye zorunludur. Donatanın kaptanın ödediği navlunun karşılamadığı zararı için tazminat isteme hakkı saklıdır.” Ayrıca donatanın bir talimatı yoksa ya da bayrak ülkesi kanunları zorunlu tutmuyorsa kaptan genellikle sigorta yap-

⁷⁵ TTK m. 932/1: “Gövde, genel donatım makine, kazan gibi esas kısımları bakımında, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi “denize elverişli” sayılır.” TTK m. 932/2: “Denize elverişli olan gemi, teşkilatı yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır.” TTK m. 932/3: “Soğutma tesisatı da dahil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır.”

⁷⁶ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 132.

⁷⁷ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 132

⁷⁸ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 132.

tıramaz. Burada hep “genellikle” ifadesini kullanmamızın sebebi, yukarıda bahsettiğimiz hususların aksinin kararlaştırılabilmemesinin mümkün olması, kaptanın bazı durumlarda donatanın iradesi dışında olsa dahi bu işlemleri yapmak zorunda kalabilmesidir⁷⁹.

Gemi kaptanının görevleri kapsamındaki hareketleri ile donatanı borç altına sokma yetkisi vardır⁸⁰. Donatanı temsilen kaptan, iyi niyetle ve görünen yetkisi kapsamı içinde verdiği beyanlarla ya da katılmış olduğu sözleşmelerle donatanı borç altına sokabilir⁸¹. Buna uygun olarak, eğer kaptan yetkisi dâhilinde hareket ederse donatanın bundan haberi olmasa bile kaptan tarafından yapılan sözleşmelerle bağlı olacaktır⁸².

Taşıma sözleşmeleri yapmak ve dava açmak da TTK m. 1104/2 uyarınca kaptanın yetkisi kapsamındadır⁸³. Yargıtay, kaptanın özel bir temsilci statüsünde olduğunu kabul ederek, kanundan kaynaklanan bu yetkilerin içinde dava açma yetkisinin de bulunduğunu, bu sebeple kaptanın davalı olarak kabul edilebileceğini, bu iki mündemiç unsurun doğal olarak davayı bizzat açıp takip etmek yetkisini de bünyesinde barındırdığını ve bunun için illaki temsil sıfatının belirtilmesi gerekmediğini ve bu durumun Fransız hukukundaki “*Vekil marifetiyle dava ikame edilemez*” ifadesinin ve Türk hukukundaki Avukatlık Kanunu’nun m. 35 hükmündeki “*Yargı mercilerinde gerçek ve tüzel kişilere ait hakları dava etmek ve savunmak, adli işlemleri takip etmek, bu işlere ait bütün evrakları düzenlemek, yalnız baroda kayıtlı avukatlara aittir*” hükmünün istisnasını teşkil ettiğini belirterek kaptanın, donatan adına dava açma yetkisinin olduğunu kabul etmiştir⁸⁴. Yargıtay bir kararında; E-TTK hükümlerine atıf yaparak “*Gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptanın görevine giren hususlarda dava açabileceğini dava açma yetkisinin bir uzantısı olarak kaptana yapılan tebligatın donatana yapılması gerektiğinden bahisle geçersiz olması gerektiği*” talebini reddetmiştir⁸⁵. Yargıtay, donatanı temsil yönünden özellikle gemi bağlama limanı dışındayken çok özel yetkilerle güçlendirilen ve bir vekil konumunda olduğu kabul edilen kaptanın donatan adına tebligat alabileceğini kabul etmektedir⁸⁶. Yine Yargıtay, kaptanın dava açma yetkisinin bir gereği olarak kaptanın dava ile ilgili işlemlerinde donatanı bilgilendirme mükellefiyeti olduğunu belirtmiştir⁸⁷. Nitekim TTK m. 1104/3 hükmünde de yabancı bayraklı gemilerde, gemi malikine veya kira-

⁷⁹ Cartner / Fiske/ Leiter, s. 132.

⁸⁰ Göknül, *Deniz Ticareti Hukuku*, 125.

⁸¹ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 134.

⁸² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 134.

⁸³ İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 139.

⁸⁴ Y11.HD, 24.2.1984, E. 1984/893, K. 1984/1015.

⁸⁵ Y12.HD, 03.10.2002, E. 2002/17617, K. 2002/19623.

⁸⁶ Y8.HD, 25.03.2014, E. 2013/16943, K. 2014/5218.

⁸⁷ Y12.HD, 17.06.2010, E. 2010/3154, K. 2010/15439.

cısına açılacak her türlü dava veya takibin, onlar hakkında geçerli olmak üzere kaptana da yöneltilebileceği düzenleme alanı bulmuştur.

Kaptanın donatan adına kredi işlemleri yapmak konusundaki temsil yetkisi, zorunluluk hali ile sınırlandırılmıştır⁸⁸. Bu zorunluluk durumunun gemiyi koruma veya yolculuğun devam etmesi noktasında ortaya çıkması gerektiğine TTK m. 1105/1’de değinilmiştir. Yargıtay bir kararında, kaptanın donatanı temsil yetkisinin kredi işlemleri konusunda sınırlamaya tabi olduğunu belirterek, bu işlemlerin zorunluluk haliyle sınırlı olarak yapılabileceğini, bu sınırın dışına çıkılarak yapılacak işlemlerin donatanı bağlamayacağını, bu sebeple kredi veren kişinin kaptanın söz konusu işlemi yapmasında zorunluluk bulunup bulunmadığını ve bunun için ne miktarda bir meblağın gerekli olduğunu araştırmak ve gerektiğinde bu şartları ispat etmek zorunda olduğunu, buna karşılık işlemin kaptanın yetkisi dâhilinde sayılması için kredi verenin kötü niyetli olmaması şartı ile kaptanın gerçekten krediye ihtiyacı olması veya parayı o işe harcamasının zorunlu olmadığına altını çizmiştir⁸⁹. Zorunluluk durumlarında kaptan donatanın kredi imkânları olmadığı durumda gerekli parayı bulmak için gemiyi ipotek etme yetkisi vardır. Kaptana bu yetki sadece yapılması elzem olan tamir işlemleri, malzeme ve seferin başarılı yürütülmesi adına gerekli diğer masraflar için tanınmış bir yetki olup, zorunluluk durumu hâsıl olduğunda kredi veren mantıklı bir araştırma yapıp, ihtiyatlı davrandığında ve kaptan ile bir hileli iş yapmadığı takdirde ipotek donatan açısından da geçerli kabul edilir⁹⁰. Burada aslında klasik anlamda Borçlar Hukukundaki temsilin bir izdüşümü görülmektedir. Bir kişiye özel bir hususla ilgili temsil yetkisi verildiğinde kişi bu yetkiyi kanunun veyahut temsil olunanın çizdiği sınırlar içerisinde kullanmalıdır⁹¹.

Gemi kaptanının güvenli bir limanda olduğu fakat kendi hesabında veya donatanın hesabında para olmadığını düşünelim. Kaptan birkaç gündür donatan ile iletişime geçmeye çalışsa da ona ulaşamamıştır. Kaptan sözleşmeleri üç gün içinde bitecek, gemiden ayrılmak isteyen, parasının ödenmesini ve ülkesine dönüşü talep eden üç gemi adamının alacaklarını karşılamak için para bulmalıdır. Ayrıca sefere devam edebilmek için yakıt, erzak ve tamir malzemelerini alma ihtiyacı vardır. Kaptan konu hakkında etraflıca düşünür. Ve en iyi hareket tarzının gemiyi ipotek etmek olduğuna karar verir. Gemi kaptanı gemi sahibinin kendine uygun bir şekilde cevap veremeyeceğini kararını verdiği andan itibaren, ona bu yetkiyi veren bayrak ülkesi kanunları ve bu kanunları uygulamasını sağlayan yetki belgesi ve tedbirli bir kaptan olarak hareket etme ilkesiyle birlikte zorunluluk haline binaen hareket ederek, donatanı temsil yetkisini kullanır. Çünkü donatan uygun

⁸⁸ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 313; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 139.

⁸⁹ Y11.HD, 16.06.2009 E. 2007/12538, K. 2009/7418.

⁹⁰ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 154-155.

⁹¹ Ahmet M. Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Ankara: Turhan Kitabevi, 2015), 185; Aksi takdirde yetkisini aşmış olur ve donatanı bağlamaz Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 313.

bir süre içinde iletişime geçmeyerek kendisine gerekli talimatları vermemiştir. Zorunluluğu yaratan beklenmedik olay donatan ile iletişime geçilememesidir. Kaptan gemi ipoteğine ilişkin belgeleri hazırlar. Gemiyi ipotek eder. Bu sayede ihtiyacı olan parayı elde eder, istediklerini alır, yapmak zorunda olduğu ödemeleri yapar ve seferin devam etmesini sağlar⁹².

Deniz ödücü sözleşmesi, kaptanın kanunun kendisine verdiği yetkiye dayanarak gemiyi veya yükü rehin ederek karşılığında borç para aldığı sözleşmedir. Günümüzde deniz ödücünün yerini gemi ipoteği hükümleri aldığı için TTK bununla ilgili herhangi bir düzenleme öngörmemiştir. E- TTK m. 988 hükmü uyarınca; “*Kaptan yalnız yolculuğu bitirebilmek için zorunluluk olduğu durumda ve zorunluluk haliyle sınırlı olmak üzere, ancak gemi ve yükün müşterek veya sadece yükün menfaatine olarak gemi veya yükü karşılık göstermek suretiyle deniz ödücü olabilir.*” Kanun ayrıca m. 1163 hükmü ile bu durumun belgelenmesini de şart koşmuştur.

Kaptanın kambiyo taahhütlerinden dolayı donatanın şahsen sorumlu tutulması, TTK m. 1105/3 hükmüne binaen ona donatan tarafından açık bir temsil yetkisi verilmiş olmasına bağlıdır⁹³. Burada kanun, kaptanı ticari bir vekil gibi değerlendirmiştir. Ticari vekil; bir ticari işletme sahibinin, kendisine ticari temsilcilik yetkisi vermeksizin, işletmesini yönetmek veya işletmesinin bazı işlerini yürütmek için yetkilendirdiği kişidir. Kaptanın ticari vekil olarak değerlendirilmesi sadece bu kavramla ilintilidir. Zira kaptanın donatanı mahkemede davacı ve davalı sıfatıyla temsil etmesinden dolayı ticari temsilciyle örtüşen yönleri söz konusudur. O sebeple salt kambiyo taahhüdünün de bulunması için donatan tarafından açık yetki verilmesi şartı, kaptanı ticari vekil yapmayacağı gibi ticari temsilci de yapmaz. Ticari vekilin kambiyo taahhüdünde bulunabilmesi bu konuda açıkça yetkili kılınmış olmasına bağlıdır. Bu açıklık, yazılı şekilde sağlanabileceği gibi taraflar arasında teamül oluşması suretiyle de olabilir⁹⁴. Kanaatimizce burada kastedilen, kaptanın donatanı borç altına sokan işlemleri için kambiyo taahhüdünde bulunması hususudur. Aksi takdirde; kaptanın donatanı borç altına sokmayan muameleleri kambiyo taahhüdü yoluyla yapmasında bir beis yoktur.

Değerlendirilmesi gereken başka bir nokta ise kaptanın gemiyi satma yetkisidir. TTK’da düzenlemeyen bu husus kaptana çok geniş ama sınırsız olmayan yetkiler veren kanunun ruhunda barındırdığı bir yetki midir? Bu sorunun cevaplandırılması gerekmektedir. Kaptan mülkiyeti kendisine ait olmayan bir gemiyi başkasına satabilir mi? Her ne kadar gemi, Türk Medeni Kanunu (TMK) kapsamında taşınır olarak kabul edilse ve taşınırlarda mülkiyetin zilyetliğin devriyle

⁹² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 128-129.

⁹³ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 143; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 139.

⁹⁴ Esra Cencki ve Mehmet Çetinkaya, “Ticari Vekilin Kambiyo Taahhüdünde Bulunma Yetkisi”, *Terazi Hukuk Dergisi* 8, S. 86 (2013): 25.

sağlanabileceği öngörülmüş⁹⁵ olsa da TTK m. 1001 ve m. 1002 hükümleri uyarınca gemi siciline kayıtlı gemilerin devri için malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene devri hususunda anlaşmaları ve geminin zilyetliğinin iktisap edene geçirilmesi şarttır. Bu anlaşma yazılı bir şekilde yapılmalı ve imzalar noterce onaylı olmalıdır⁹⁶. Deniz ticaretinin konusunu oluşturan gemilerin büyük çoğunluğunun sicile kayıtlı olduğu düşünülürse bu denli önemli bir işlemi kaptanın donatan tarafından açıkça yetkilendirilmeden yapabilme ihtimali yoktur. Zorunluluk durumunu göz önüne almak gerekirse E-TTK'dan hareketle; kaptan gemiyi satmaya, bu duruma kesin zorunluluk bulunduğu noktasında yerel mahkemenin, oradaki Türk Konsolosunun da görüşünü aldıktan sonra karar vermek zorundadır⁹⁷. Ayrıca bu satışın açık artırma ile yapılması da gerekmektedir. Esasen bu zaruret halinin takdiri konusunda, İngiliz Hukukuyla paralel düzenlemelere yer verildiği görülmektedir. İngiliz Hukukunda kaptanın gemiyi satabilmesi için geminin yolculuğu bitiremeyecek vaziyette olması, geminin bu sebeple gecikmeden satılmasında zorunluluk bulunması, herhangi bir gecikme durumunda telafisi neredeyse imkânsız zararlar doğması kuvvetle muhtemel olmalıdır⁹⁸. Kaptanın gemiyi satma yetkisinin kullanıldığı durumlara nadiren rastlanılmaktadır. Bu olağanüstü bir yetkidir ve sadece kaptanın başka bir seçeneği olmadığı zaman yapılmalıdır⁹⁹. Kaptan donatan ve yük ile ilgili kişilerin menfaatlerine uygun bir şekilde iyi niyetle davrandığı, donatana ulaşma imkânı olmadığı ve başka alternatif olmadığı zaman gemiyi satma yetkisini kullanabilir¹⁰⁰. Burada zorunluluktan kasıt “*başka seçenek bırakmayan, kanunun uygulanmasını kendisi gerektiren ve tarafı bu şekilde davranmaya zorlayan durumdur*”¹⁰¹. Diğer taraftan eğer gemi donatana ulaşılan kadar güvenli bir şekilde tutulabilirse donatanın kendi takdir haklarını kullanması adına kaptan beklemelidir¹⁰².

Bununla birlikte kaptanın temsil yetkisini düzenleyen hükümler emredici nitelikte değildir. Dolayısı ile bu hükümler sözleşme ile değiştirilebilir. Buradan hareketle donatan kaptana tanınmış bu geniş ama sınırsız olmayan yetkileri kısıtlayabilir¹⁰³. Donatan kaptanın bu yetkilerini kısıtladığını kaptana bildirebilir¹⁰⁴. Kaptana getirilen bu kısıtlama kendisine bildirilinceye kadar kaptanın yetkisi de-

⁹⁵ Fikret Eren, *Mülkiyet Hukuku*, Ankara: Yetkin Yayınları, 2014), 415.

⁹⁶ TTK m. 1001 uyarınca “*Anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir.*”

⁹⁷ İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 140.

⁹⁸ Malcolm MacLachlan, *The Shipmaster's Business Companion*, (London: The Nautical Institute, 2004), 127.

⁹⁹ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 155.

¹⁰⁰ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 155.

¹⁰¹ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 155.

¹⁰² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 155.

¹⁰³ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 313.

¹⁰⁴ İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 140.

vam eder¹⁰⁵. Kaptan kendisine bahşedilen bu yetkilerin sınırlarını aşarak hareket ederse veya donatan tarafından kısıtlandığı tarafına bildirilen konularda işlem yapmaya devam ederse yetkisiz temsil söz konusu olur¹⁰⁶. Kaptan, donatan, üçüncü kişi üçgeninde, yetkisiz temsilin olmaması için donatan gemi kaptanının kendi lehine hareket ettiğini ve kendisi tarafından verilmiş bir yetkiyle onun kendi adına sözleşme yapma ya da hareket etme yetkisinin olduğunu üçüncü kişinin inanmasına yol açacak şekilde hareketlerde bulunmalıdır¹⁰⁷.

Yetkisiz temsilin varlığı halinde sözleşme geçerli olmakla birlikte bir “askıda hükümsüzlük” durumu ortaya çıkar. Başka bir deyişle, sözleşme ayaktadır lakin hüküm ve sonuçları doğmadığı için yürüyemiyordur. Hal böyleyken bu işlemlerde donatanın icazet verip vermemesi, işlemin akıbeti için önemlidir. Şayet donatan bu işlemi onaylarsa; yetkisiz temsilcinin yapmış olduğu işlem başından itibaren geçerli hale gelecektir¹⁰⁸. İşlemi onaylamaması durumunda ise yetkisiz temsilci işlemin tarafı olmamasına rağmen, üçüncü kişi sözleşme öncesi sorumluluğa (culpa in contrahendo) dayanarak tazminat isteme hakkına sahip olacaktır. Tazminat için kusurun varlığı aranmayacak, lakin kusur varsa diğer zararlar da istenebilecektir. Donatanın iyiniyetli üçüncü kişilere karşı sorumluluğu devam edecektir. Zira aslolan iyiniyetin korunmasıdır. Kaptan tarafından zarara uğrayan donatan ise, bu zararın giderilmesini aralarında bir sözleşme ilişkisi mevcutsa Türk Borçlar Kanunu (TBK) m. 112 hükmü gereğince sözleşmeden doğan sorumluluğa, diğer hallerde ise haksız fiil veya vekâletsiz iş görmeye dayandırarak isteyebilir¹⁰⁹. Bunların dışında, kaptan kanuni yetkilerini aşarak yaptığı işlemlerde şahsen sorumlu olur¹¹⁰.

¹⁰⁵ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 313.

¹⁰⁶ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, (Ankara: Yetkin Yayınları, 2015), 453; Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 135; Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 125; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 140.

¹⁰⁷ “Donatanın bir kişiyi gemi kaptanı olarak tayin etmesi teamüllere göre kaptanın donatanı temsil yetkisine sahip olduğunu farz etmesi için yeterli olup, bu hususun anlaşılacakları durumlarda, ister açık ister örtülü olsun mantıklı bir şekilde yorumlandığında üçüncü kişileri, donatanın kaptanın kendisini temsil ettiğine inandırmaya elverişli yazılı ya da sözlü beyanlarda bulunması ve bu minvalde hareketler sergilemesi gerekmektedir.” Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 124.

¹⁰⁸ Banu Çiçek, *Türk Borçlar Hukukunda İradi Temsil Yetkisinin Sona Ermesi*, (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2010), 19.

¹⁰⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, 454 vd.

¹¹⁰ Kaptanın donatanın tamamen bilgisi dâhilinde olup onaylamadığı donatanın menfaatlerine aykırı ister kendi şahsi menfaati olsun ister ise başka menfaatleri temsil ediyor olsun gemiyi ve donatanı bağlayacak hiçbir görevi üstlenemez ya da işlemde bulunamaz. Kaptan sadece donatanın menfaatiyle çelişebilecek ya da aykırı olabilecek özel bir girişime bu girişimi donatana haber vererek ve onun onayını alarak girebilir. Kaptanın donatan tarafından verilen meşru talimatları yerine getirmemesi, kaptanın donatana karşı sorumluluğunu doğurur. Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 135.

b. Kaptanın Taşıyanı Temsil Yetkisi

TTK uyarınca deniz yoluyla eşyanın taşınmasını taahhüt eden taraf “taşıyan” terimi ile ifade edilmiştir¹¹¹. Donatan ise TTK m. 1061 uyarınca; gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikidir¹¹². Bu tanımlamalardan mütevellit donatan ile taşıyanın farklı kavramlar olduğunu görmekteyiz. Deniz ticaret hukukunda gemi ile taşıma taahhüdünde bulunan herkes taşıyan olarak ifade edilebilirken, donatan olabilmek için geminin maliki olmak gerekmektedir. Bu sebeple, taşıyan ile donatan sıfatı aynı şahıs üzerinde birleşebileceği gibi farklı şahıslara da ait olabilir. Taşıyan ile donatanın ayrı şahıslar olduğu hallerde kaptanın taşıyanı da temsil yetkisi vardır¹¹³.

Kaptanın donatanı temsil yetkisinin aksine; taşıyanı temsil yetkisine ilişkin TTK m. 1088 vd. hükümlerinde sistematik düzenlemeler yer almamaktadır. Kaptanın taşıyanı temsilen yapacağı hukuki işlemlerin birçoğu TTK’nın navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin hükümler arasında dağınık olarak düzenlenmiştir¹¹⁴. TTK m. 1228 uyarınca kaptan, bağlama limanında veya dışında, taşıyanın kanuni temsilcisi olarak yükü kabul edip yüklemek, gönderilene teslim etmek, navlunu tahsil etmek ve konişmento düzenlemek yetkilerine sahiptir¹¹⁵.

Konişmento TTK m. 1228/1’de “*taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu*

¹¹¹ Akdi taşıyan Konişmento’ya ilişkin Belirli Hukuk Kurallarının Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyon (Lahey Kuralları) uyarınca; “bir yükleyici (taşıtan) ile aralarında nakliye mukavelesi (navlun sözleşmesi) bulunan gemi sahibi veya müsteciridir (donatan veya çarterer)”. Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları) akdi taşıyanı “... gönderen ile kendi tarafından ya da adına eşyaların denizyolu ile taşıma sözleşmesi yapılan herhangi bir kişi” olarak tanımlamaktadır. Eşyaların Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Konvansiyon (Rotterdam Kuralları) m. 1’e göre taşıyan, bir taşıtan ile taşıma anlaşması yapan kişiyi ifade eder. Cüneyt: Süzal, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2014), 114; Emine Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, (İstanbul: Beta Yayınevi, 2000), 38.

¹¹² Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılmaktadır.

¹¹³ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 140.

¹¹⁴ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 149.

¹¹⁵ TTK m. 1228/2: “Yükletenin izniyle, taşınmak üzere teslim alınan fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan eşya için “tesellüm konişmentosu” düzenlenebilir. Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, onun teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada “yükleme konişmentosu” düzenlemekle yükümlüdür. Tesellüm konişmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklenmiş olduğuna dair şerh verildiği takdirde bu konişmento “yükleme konişmentosu” hükmündedir. Konişmento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir.” TTK m. 1228/3: “Konişmento, nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir. Aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilen emrine veya sadece emre olarak düzenlenir. Bu son hâlde “emre” yükletenin emrine demektir. Konişmento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir.”

senet” olarak ifade edilmiştir. TTK m. 1228/2 uyarınca; konişmento kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın bu hususta yetkilendirdiği bir temsilcisi tarafından taşıyan ad ve hesabına düzenlenebilir. TTK m. 1228/3’e göre; “*Konişmento, nama, emre ve hamile yazılı olarak düzenlenebilir. Aksi kararlaştırılmadıkça yükletenin istemi üzerine konişmento gönderilenin emrine veya sadece emre olarak düzenlenir. Bu son hâlde “emre” yükletenin emrine demektir. Konişmento gönderilen sıfatıyla taşıyanın veya kaptanın namına da yazılı olabilir.*”

Kaptan TTK m. 1231/1 uyarınca; konişmentonun birden çok meşru hamili aynı zamanda kendisine başvurduğu durumda, hepsinin istemini reddederek eşyayı umumi ambara veya başka güvenli bir yere tevdi etmek ve bu şekilde hareket etmesinin sebeplerini de göstererek bunu anılan konişmento hamillerine bildirmek zorundadır¹¹⁶. Emre yazılı bir konişmentonun düzenlendiği hallerde ise kaptan, TTK m. 1232 hükmü gereğince yükletenin eşyanın geri verilmesi veya teslimi hususundaki talimatını ancak kendisine konişmentonun bütün nüshaları geri verildiği takdirde yerine getirir. Gemi varma limanına ulaşmadan, bir konişmento hamili eşyanın teslimini isterse, aynı hüküm uygulanır. Kaptan bu hükümlere aykırı hareket ederse, taşıyan, konişmentonun meşru hamiline karşı sorumlu kalmakta devam eder.

Bu hükümler dışında kaptanın taşıyanı temsil yetkisine ilişkin düzenlemeleri TTK m. 1234, m. 1235 ve m. 1238’de görmektedir¹¹⁷.

c. Kaptanın Yükle İlgilileri Temsil Yetkisi

Kaptan yolculuk süresince yükün ve yük ilgililerinin çıkarlarını gözetmekle yükümlüdür. Kaptan yükün gemiye yüklenmesinden varma limanına teslim edilmesi anına kadar yükle ilgililerin kanundan kaynaklı temsilcisi olarak yükü gözetme yükümlülüğü altındadır. Bir başka deyişle, kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisi yolculuk boyunca geçerli olan ve gemi varma limanına ulaştığı ve yük teslim edildiği zaman sona eren bir yetkidir¹¹⁸. Ancak kaptanın bu durumu diğer temsil yetkileriyle çatışabilir. Bu durumda kaptan hangisine öncelik tanyacak

¹¹⁶ TTK m. 1231/2: “*Kaptan hareket tarzına ve sebeplerine ilişkin resmî bir senet düzenletmeye yetkilidir; bu sebeple yapılan giderler hakkında 1201 inci madde uygulanır.*”

¹¹⁷ TTK m. 1234/1: “*Eşya, kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından taşınmak üzere teslim alınınca konişmentonun, konişmento gereğince eşyayı teslim almaya yetkili olan kişiye teslimi, 1235 inci madde hükümleri saklı kalmak şartıyla, Türk Medenî Kanununun 957 ve 980 inci maddelerinde yazılı hukuki sonuçları doğurur.*” TTK m. 1235/1: “*Emre yazılı bir konişmento birden fazla nüsha hâlinde düzenlenmişse, nüshalardan birinin hamili, konişmentonun teslimine 1234 üncü madde gereğince bağlanan sonuçları, kendisi henüz teslim isteminde bulunmadan önce bir diğer nüshaya dayanarak 1230 uncu madde uyarınca kaptandan eşyayı teslim almış olan kişi aleyhine ileri süremez.*” TTK m. 1238/3: “*Kaptan veya taşıyanın diğer bir temsilcisi tarafından düzenlenen konişmentoda, taşıyanın adı ve soyadı veya ticaret unvanı ile işletme merkezinin gösterilmemiş olduğu veya açıkça anlaşılmadığı hâllerde, temsilci de ikinci fıkra uyarınca sorumlu tutulan donatan ile birlikte taşıyan sayılır; meğerki, konişmento hamilinin açık istemi üzerine temsilci, taşıyanın adı ve soyadını veya ticaret unvanı ile işletme merkezini bildirerek bunu belgelendirmiş olsun.*”

¹¹⁸ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 144.

ve nasıl davranacaktır? Kaptanın bu noktada temel vazifesini göz önüne almakta fayda vardır. Kaptan gemiyi, gemideki insanları ve yükleri sağ salim varma limanına ulaştırmalıdır.

Kaptanın yükle ilgilileri de temsilen birtakım işlemleri yapma yetkisi vardır. Burada şu husus akla gelebilir: “*Kaptan bu yetkiyi kimin adına kullanacaktır? Daha önceki bölümlerde belirtildiği üzere, genel olarak donatan adına mı yoksa taşıyan adına mı yetkilidir?*” Fransız hukukunda kabul edilen görüş her ne kadar TTK’da hüküm şeklinde yer almamış olsa da; kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisinin kanundan kaynaklanan bir yetki olduğu açıktır¹⁹. E-TTK m. 995 hükmü uyarınca; “*Kaptan yükle ilgili olanların menfaatini korumak için yolculuğun devamında mümkün olduğu kadar yüke bakmakla mükelleftir.*” Kaptanın bu yetkisi, gemide bulunan tüm yükleri kapsar. Bu yüklerin navlun sözleşmesi konusunu teşkil eden yükler olması gerekmemekte, ücretsiz taşınan hatta kaptanın haberi olmaksızın gemiye getirilmiş olan yüklerin de buraya dâhil edilmesi gerekmektedir. Çünkü gemide yer alan her yük kimin adına taşınıyor olursa olsun, o an kaptanın zilyetliğindedir ve kaptanın bu yüklerle ilgili kanunun çizdiği daire çerçevesinde tasarruf yetkisi vardır. Kaptan, bu yetkiyi gemi bağlama limanındayken ve seferdeyken kullanmaya haizdir.

Yükle ilgililerden kasıt eşya sahibi, taşıtan, gönderilen ve yükletendir. Taşıtan denizyolu ile eşya taşımalarında kullanılan bir kavram olup, adına ve hesabına navlun sözleşmesi akdedilen ve taşıyana deniz yolu ile eşya taşınması karşılığında navlun ödemeyi taahhüt eden kişiye denir.

Gönderilen TTK’da tanımlanmamış olup, bu terim yerine TTK’da alıcı terimi kullanılmıştır. 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu (KTK) m. 3’te ise gönderilen, “*sevk irsaliyesi, taşıma irsaliyesi ve taşıma senedinde belirtilen eşyanın teslim edileceği kişi*” olarak tanımlanmıştır. Gönderilen; eşyayı varma yerinde teslim almaya yetkili kişi olarak nitelendirilebilir. Gönderenin veya gönderilenin eşyanın sahibi olma zorunluluğu bulunmadığından, eşyanın sahipleri taşıma sözleşmelerinde gönderen veya gönderilen sıfatıyla yer almayabilir. Eşyanın sahipleri, gönderen veya gönderilen konumunda iseler, bu sıfatlara ilişkin hakları kullanabilir ve TTK’nın ilgili hükümlerinin sağladığı korumalardan yararlanabilir. Yükleten, eşyanın taşıma aracına yüklenmesi faaliyetini üstlenen kişi olarak, bizzat gönderen olabileceği gibi gönderen dışında bir kişi de olabilir. Eşyanın gönderen tarafından teslim olanağı bulunmadığı hallerde üçüncü bir kişi tarafından taşıyıcıya teslim edilmesi söz konusu olabilmektedir. Bu sebeple yükleten ile gönderenin aynı kişi olması şartı bulunmamaktadır.

Kaptan, yolculuk sırasında meydana gelebilecek bir hasarın önüne geçilmesi veya azaltılması için, TTK m. 1112/1 uyarınca yükle ilgili olanların temsilci-

¹⁹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 348.

si sıfatıyla onların talimatını alarak gerekli tedbirleri almaya ve yükle ilgililerin menfaatlerini korumaya mecburdur¹²⁰. Eğer talimat alma imkânı yoksa TTK m. 1112/2 hükmü gereğince; kaptan kendisi harekete geçerek yapmış olduğu işlemleri gecikmesizin yükle ilgililere bildirir.

Kaptan TTK m. 1112/3 uyarınca; bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınması gerektiğinde, eşyayı tamamen veya kısmen boşaltmaya ve eşyanın bozulması yüzünden veya diğer sebeplerden ileri gelebilecek büyük bir zararın başka surette önüne geçilemeyeceği anlaşılıyorsa, eşyayı satmaya¹²¹; korunması yahut daha ileri götürülmesi için gereken parayı sağlamak için rehnetmeye yetkilidir. Nitekim TTK m. 1114 uyarınca kaptan; “1112 nci maddede yazılı hâller dışında kaptan, ancak yolculuğun devamı için zorunluluk bulunduğu takdirde, eşya üzerinde onu satmak, rehnetmek veya kullanmak suretiyle tasarrufta bulunabilir.”

Kaptan TTK m. 1112/4 hükmü gereğince; yükle ilgili olanların zamanında bizzat yapabilecek durumda olmamaları koşuluyla, eşyanın zıyaından ve hasara uğramasından doğan istem haklarını, mahkemelerde veya mahkeme dışında kendi adına kullanmaya yetkilidir.

Kaptanın yükle ilgilileri temsil yetkisinin bir diğer uzantısını TTK m. 1211’de görmekteyiz. TTK m. 1211/1’e göre; “Navlun sözleşmesinin geminin umulmayan bir hâl yüzünden zıyaı sebebiyle hükümden düşmesi, kaptanın yükle ilgili olanların yokluğunda 1112 nci madde gereğince, onların menfaatini korumak hususundaki yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Kaptan, acil hâllerde önceden danışmasına bile gerek olmaksızın, durumun gereğine göre eşyayı ilgililerin hesabına başka bir gemi ile varma limanına taşıtmak¹²² veya eşyanın güvenli bir yerde depo edilmesini veya uygun fiyatla satılmasını sağlamak zorundadır. Kap-

¹²⁰ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 116.

¹²¹ “Kaptanın yükü ara bir limanda satması sadece eşyanın mahiyetinin ya da durumunun bu satışı gerektirmesi halinde haklı olur. Kaptan yolculuğu başarılı bir şekilde tamamlayamamaktadır, Kaptan iyi niyetle davranır. Fakat yük sahibinden tavsiye alması pratikte mümkün değildir. İyiniyet şartını yerine getirebilmek için kaptanın makul olarak hemen satışın yük sahibinin menfaatine en iyi çözüm olduğunu inanması ve katılan diğer tarafların menfaatlerine de en iyi şekilde iyi niyetle davranması gerekir. Bu yetkinin kullanılabilmesi adına iletişim unsurun gerekli şartı için ‘mümkün olmama’ yerine ‘pratik olarak mümkün’ olmama tabirini kullandık. Bu kullanım farklılığı birçok yük sahibi olduğu durumlarda iletişim sağlayamayan kaptanı iletişim şartının gerçekleştirmediği suçlamasında kurtarır. Çünkü bu durumda farklı sözleşmeler altında farklı talimatlar alması durumu söz konusudur. Son olarak kaptanın hasar görmüş ve kolay bozulabilir eşyaları satma yetkisine ancak bu kesin olarak gerekli olduğunda, örneğin eşya sürekli bozuluyorsa, sahiptir. Böylece kaptan daha az zarar verici bir yol mevcut olduğunda böyle bir satışı yapamaz.” Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 189-190.

¹²² “Eğer zorunluluğa yol açan tehlike seferin tamamlanmasını ekonomik olarak imkânsız kılıyorsa, kaptanın yükü başka gemilere aktarma yetkisi vardır. Eğer kaptan seferi yapmamayı tercih ederse, yük sahiplerini navlun ücretini ödememe hakları ortaya çıkar. Diğer taraftan eğer kaptan yükleri başka gemiye aktarırsa bu aktarma daha az bir ücretle sonuçlansa bile gemi kaptanının yük sahibinden tam bir navlun ücreti alma hakkı vardır.” Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 190.

tan, bu yükümlülüklerinin ifası ve eşyanın bakımı için gereken giderleri karşılamak üzere eşyayı rehnetmeye veya bir kısmını satmaya da yetkilidir¹²³.”

III. GEMİ KAPTANININ TÜRK TİCARET KANUNU UYARINCA GÖREVLERİ

TTK'nın, “Deniz Ticareti” başlıklı 5. Kitabının Üçüncü Kısmını oluşturan “Kaptan” bahsinde ve Dördüncü Kısmını oluşturan “Deniz Ticareti Sözleşmeleri” hükümlerinin birçoğunda kaptana verilmiş olan görevlerden bahsedilmektedir. Kaptanın bu görevleri gemi daha yola çıkmadan başlamakta ve yolculuk bittikten sonra devam etmektedir¹²⁴. Bu sebeple çalışmamızda kaptanın görevlerini yolculuk başlamadan önce, yolculuk sırasında ve yolculuk tamamlandıktan sonra olmak üzere üç başlık altında inceleyeceğiz.

A. KAPTANIN YOLCULUK BAŞLAMADAN ÖNCEKİ GÖREVLERİ

1. Geminin Denize ve Yola Elverişli Olup Olmadığına Dikkat Etmek

Kaptan ilk olarak gemisini denize, yola ve yüke elverişli hale getirmelidir¹²⁵. Kaptanın evleviyetle yerine getirmesi gereken görev gemi deniz sergüzeştine atılmadan önce gemiyi bu sonu bilinmez süreçte meydana gelebilecek olaylara karşı hazır halde bulundurmaktır¹²⁶.

Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi TTK m. 932 uyarınca “denize elverişli” sayılır. Gemiyi denize elverişli halde bulundurmak kaptanın görevidir. Bundan dolayı kaptan geminin denize elverişli olması için gerekli tüm işlemleri yapmalı, sefer esnasında gemi denize elverişsiz hale gelirse uğrayacağı ilk limanda bu durumu yetkili makama rapor etmeli ve yolculuğa devam etmeden önce geminin denize elverişli hale getirilmesi sağlamalıdır¹²⁷.

Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler

¹²³ TTK m. 1211/2: “Kaptan, taşıyanın mesafe navlunu ile geminin zayı olduğu ana kadar doğmuş bulunan alacakları ve eşyayı tazyit eden müşterek avarya garame payları ile kurtarma alacakları ödenmedikçe veya bunlar karşılığında yeterli teminat gösterilmedikçe, eşyayı elden çıkarmaya veya taşıtmak üzere başka bir gemiye teslim zorunlu değildir.” TTK m. 1211/3: “Kaptanın birinci fıkra hükmüne göre kendisine düşen yükümlülükleri yerine getirmesinden doğacak zararlardan, taşıyan dışında donatan da sorumludur.”

¹²⁴ Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II*, 112.

¹²⁵ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 89; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku* 134-135; Tekil, *Deniz Hukuku*, 195.

¹²⁶ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 130.

¹²⁷ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 182-183; Eğer bir kaptan geminin denize elverişsiz olduğunu düşünüyorsa, kıyı devleti denetmenini çağırma hakkına sahiptir. Gemi kaptanının gemi, yük, deniz ve hava olay yeri durumları üzerinde nihai değerlendirme ve uygun güvenlik tedbirlerini alma hakkı vardır. Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 158.

hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır¹²⁸. Ehliyetsiz gemi kaptanı ya da onun tarafından istihdam edilen gemi personeli geminin yola elverişsiz olmasına sebep olabilir¹²⁹. Kaptan genellikle ehliyetli gemi adamlarının seçiminden sorumlu olup, eğer seçtiği gemi adamları ehliyetsiz çıkarsa yola elverişsizlik ortaya çıkabilir¹³⁰.

Söğütma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımadan kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır.

“Yolculuk başlamadan” ifadesinin lafzından anlaşılacağı üzere; gemi o sırada bağlama limanında bulunduğu süre içerisinde kaptanın yetkileri temsil yetkisi bahsinde izah ettiğimiz üzere gemi adamını işe alma vb. muamelelerle sınırlandırılmıştır. Bu yetkiler dışında, kaptanın donatan adına işlem yapma yetkisi yoktur. Dolayısıyla esasen geminin denize, yola ve yüke elverişli hale getirilmesi noktasında donatanın üçüncü kişilere karşı sözleşmeden kaynaklanan bir sorumluluğu vardır. O halde kaptan kime karşı hangi nedenle sorumlu olacaktır? Kaptanın bu yetkisi TTK m. 1091/2 hükmünce, kanundan kaynaklanan donatana veya üçüncü kişilere karşı sorumluluğunu doğuran bir yetkidir.

2. Gemiye İlişkin Belgeleri Gemide Bulundurmak

Kaptan TTK m. 1090/1 uyarınca, yola çıkmadan önce gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek zorundadır. Gemide bulundurulması zorunlu olan bu evrak “borda evrakı” olarak adlandırılır¹³¹. Bu evrakların gemide bulunması hususunda kaptan donatana ve yük sahiplerine karşı

¹²⁸ Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 183-184.

¹²⁹ “Güvenlik için yeteri personel tahsisi gemide gemi personelinin, yolcuların, yükün güvenliği ve deniz ortamının korunması için yeterli tecrübe ve nitelik sahibi denizcilerin istihdam edilmesidir. SOLAS’a göre tüm gemiler yeteri kadar personeli olduğunu garantilemek için Güvenli Personel Tahsisi (Safemanning) Sertifikasına sahip olmak zorundadır. Liman devleti denetleme makamları güvenlik önlemlerinin bir parçası olarak personel tahsis sertifikalarını denetlerler. Nihayetinde geminin güvenli bir şekilde işlemesi için yeterli personele sahip olmasını temin etmek donatanın görevidir. Ayrıca geminin ve içindekilerinin güvenliğine ilişkin görevlerini ifa edebilmek adına kaptanın da bu personeli talep etme görevi vardır.” Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 159.

¹³⁰ Kaptan, donatanın gemiyi ehliyetli denizcilerle donatma yükümlülüğü bakımından donatanın bir temsilcisidir. Buna karşın donatan gemi personelinin seçimini kaptanın takdirine bıraktığını ileri süremez. Gemi personelinin kaptan seçse de donatanın temsilcisi olarak bunu yapar ve donatan yola elverişli gemi sağlama görevinden bu görevi kaptana devrederek kaçınmaz. Gemi personelinin görevlerinde ehliyetli olmaları sadece olağan bir seferin görevleri için ehliyetli olmaları anlamına gelmez. Ayrıca denizde muhtemelen olabilecek acil durum konularında da ehliyetli olmalıdırlar. Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 182.

¹³¹ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 135; Çağla/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 90; Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 55; Turgut Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1971), 167; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 83.

sorumludur¹³². Borda evrakı geminin teferruatı, tabiiyeti, bayrak çekme hakkı, denize yola ve yüke elverişliliği, kaptanın vazife ve mükellefiyetleri, denizde can ve mal emniyeti, harp hukuku, gümrük mevzuatı, mali mevzuat, uluslararası seferler ve sağlığın korunması ile ilgili hükümlerin uygulanması noktasında önem arz etmektedir¹³³.

Bu belgelerden ilki gemi tasdiknamesidir¹³⁴. TTK m. 943 uyarınca; “*Geminin Türk Bayrağını çekme hakkı, gemi tasdiknamesi ile ispat olunur. Gemi tasdiknamesi alınmadıkça, Türk Bayrağını çekme hakkı kullanılamaz*”¹³⁵. *Gemi tasdiknamesi veya bunun sicil müdürlüğünce onaylanmış bir özeti veya bayrak şahadetnamesi yolculuk sırasında devamlı olarak gemide bulundurulur.*” TTK m. 944 hükmü; Türkiye dışında bulunan bir geminin Türk bayrağı çekme hakkını kazanması durumunda bulunduğu yerdeki konsolosluk tarafından en fazla bir yıllığına kullanılmak üzere verilen, yolculuk mücbir sebep yüzünden uzadığı takdirde geçerlilik süresinin mücbir sebebin ortadan kalktığı ana kadar uzadığı belgeyi bayrak şahadetnamesi olarak tanımlamıştır¹³⁶. Gemi tasdiknamesine sicil kayıtları aynen ve tam olarak geçirilir. Gemi tasdiknamesinde TTK m. 965 uyarınca geminin tescili için aranan belgelerin ibraz edildiği ve onun Türk Bayrağını çekme hakkına sahip olduğu da gösterilir¹³⁷.

¹³² Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 167.

¹³³ Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 167.

¹³⁴ Her gemide bir gemi tasdiknamesi bulundurmamak mecburidir. Bkz. Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 132.

¹³⁵ TTK m. 945: “*Onsekizgros tonilatodan küçük gemilerle 935 inci maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinde yazılı gemiler, gemi tasdiknamesine ve bayrak şahadetnamesine ihtiyaç olmaksızın Türk Bayrağı çekebilirler.*”

TTK m. 935/2-a: “*Gemi*”, “*Kaptan*”, “*Gemi Alacakları*” ve “*Cebrî İcraya İlişkin Özel Hükümler*” başlıklı Kısımları, “*Çatma*” ve “*Kurtarma*” başlıklı Bölümleri, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması hakkındaki hükümleri ile donatanın, gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin 1062 nci maddesi, yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere”

¹³⁶ TTK m. 944/2 uyarınca; “*Türkiye’de yapılmış olup da 940 inci madde gereğince Türk Bayrağını çekme hakkına sahip bulunmayan gemilere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca, teslim edilecekleri yere kadar geçerli olmak üzere bir bayrak şahadetnamesi verilebilir. 941 inci maddenin ikinci fıkrası ile 942 nci maddede yazılı hâllerde, bayrak şahadetnamesi, izin süresi için geçerli olmak üzere Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca düzenlenir.*”

¹³⁷ “*Gemi tasdiknamesine yazılacak hususlar şunlardır: a) Geminin adı; b) Türü ve yapımında kullanılan esas malzeme, c) Bağlama limanı, d) Belirlenmesi mümkünse, yapıldığı yer ve kaptanın bulunduğu yıl, e) Resmî ölçme sonuçları ve makine gücü, f) Geminin maliki; 1. Gerçek kişi ise, adı ve soyadı, T.C. kimlik numarası, varsa ticaret unvanı ve kayıtlı bulunduğu ticaret sicili müdürlüğü ile sicil numarası. 2. Ticaret şirketi ise, şirketin türü, ticaret unvanı ve tescil olduğu ticaret sicili müdürlüğü ile sicil numarası, 3. Diğer tüzel kişilerden ise, adı ve merkezi, 4. Donatma iştiraki ise, tacir sıfatına sahip olduğu takdirde ticaret unvanı ile paydaş donatanların adı ve soyadları, varsa T.C. kimlik numarası ile gemi paylarının miktarı ve varsa gemi müdürünün adı ve soyadı ve T.C. kimlik numarası”. Ayrıca; TTK m. 948’e göre; “945’inci maddede yazılı gemiler hariç, gemi tasdiknamesini veya onun onaylı suretini yahut bayrak şahadetnamesini almaksızın Türk Bayrağı çeken geminin kaptanı, dört aya kadar hapis veya iki yüz güne kadar adli para cezasıyla cezalandırılır. Gemi tasdiknamesi veya onun onaylı sureti veya bayrak şahadetnamesini gemide bulundurmamayan kaptan iki aya kadar hapis veya yüz güne kadar adli para cezasıyla cezalandırılır.”*

Sefere çıkmak istenin geminin yolculuğu selametle bitirebilmesi için sahip olması gereken teknik özellikler TTK m. 932’de denize elverişlilik kavramı ile ifade edilmiştir¹³⁸. Bu durumu tasdik eden belgeye ise denize elverişlilik belgesi denir¹³⁹. Geminin denize elverişli olabilmesi için hangi özelliklere sahip olması gerektiği 17.11.2009 tarihli 27409 sayılı Gemilerin Teknik Yönetmeliği (GTY) m. 5’te belirtilmiştir¹⁴⁰. 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun’un (4922 Sayılı Kanun) m. 6 hükmü gereğince denize elverişlilik belgesi olup da, liman sınırlarını geçerek denize çıkacak her ticaret gemisi, yola çıkmadan önce, can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yük miktarı ve yükleme markası bakımlarından denetlenir ve bu GTY’ye uygun olmayan ticaret gemilerinin yola çıkmasına izin verilmez¹⁴¹. Denetleme sonunda söz konusu yönetmeliğe uygun olan ticaret gemilerine yola çıkma izni verilir. Bu izne yola elverişlilik belgesi denir¹⁴². Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge (GGDİY) m. 8’e göre; “*Gemiler, liman sefer bölgeleri aşılarak yapılacak seferler için, kalkış liman başkanlıklarından yola elverişlilik belgesi almak zorundadır.*”

Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği m. 4/j uyarınca tonilato belgesi, gemi ve su aracının belirleyici özelliklerini, teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını gösteren belgedir. 4922 sayılı Kanun m. 7’ye göre; “*Ticaret gemilerinin, çeşitli resim ve harçlarının ödenmesinde esas olan tonilatoları, yönetmeliğine göre yapılacak ölçmelerle belirtilir*”¹⁴³.

¹³⁸ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 56.

¹³⁹ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 135.

¹⁴⁰ “Gemiler, tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre; tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından İdare tarafından bu Yönetmelik hükümlerine göre belirli aralıklarla denetlenir. Yapılan denetleme sonucunda bu Yönetmelik hükümlerine uygunluğu anlaşılan gemiye süreli bir “Denize Elverişlilik Belgesi” ve su araçlarına “Su Aracı Uygunluk Belgesi” verilir. Uluslararası sefer yapan gemilerin Uluslararası Sözleşmeler gereğince belgelendirilmiş olmaları durumunda, söz konusu gemiler için düzenlenecek olan denize elverişlilik belgesi, mevcut yasal sertifikalarının yıl dönüm tarihleri ile harmonize edilerek Denizde Can Güvenliği Hakkında Uluslararası Konvansiyon (SOLAS) kapsamında düzenlenen emniyet sertifikalarının geçerlilik tarihine kadar düzenlenir. Elverişlilik Belgesi veya Su Aracı Uygunluk Belgesi talep üzerine yapılacak başlangıç sömreyi ile bu sömreye esas olan kara sömreyi tarihinden itibaren aksi belgede belirtilmedikçe beş yıl süreli olarak düzenlenir. Belgenin geçerlilik süresi içinde niteliklerini kaybetmiş olduklarından şüphe edilen gemi ve su araçları aynı süre içinde tekrar denetlenebilir. Denize Elverişlilik Belgesinin gemide bulundurulması zorunludur.”

¹⁴¹ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 84; İdare, küçük deniz araçları ve balıkçı gemileri ile liman sefer bölgesi, bitişik iki liman veya Marmara Denizi içindeki tüm limanlar arasında sürekli veya düzenli sefer yapan gemiler ve acil durumlarda kullanılacak gemiler için basitleştirilmiş uygulamalar getirebilir, istisnâ veya muafiyetler tanıyabilir. İdare gerekli gördüğünde, liman sınırları içinde çalışan ticaret gemilerini birinci fıkrâ hükümlerine göre denetleyebilir.

¹⁴² Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 57; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 135.

¹⁴³ Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği m. 9: “*Bu Yönetmelik kapsamında yapılacak tonilato ölçümüne ilk itiraz, gemi ve su aracının maliki veya yetkili temsilcisi tarafından*

Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği m. 10 uyarınca; *“Türk Gemi Sicillerinden herhangi birine kayıtlı gemi ve su araçlarından bu Yönetmeliğe göre geçerli bir tonilato belgesi olmayanlar, geçerli bir tonilato belgesi alıncaya kadar uğradıkları ilk Türk limanında tutulur.”* Tonilato belgesinin borda evrakı kapsamında değerlendirilemeyeceğine yönelik görüşlerin¹⁴⁴ aksine hem 4922 sayılı Kanun hem de Türkiye'nin taraf olduğu 1969 tarihli Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Hakkındaki Kuralların Birleştirilmesine İlişkin Uluslararası Konvansiyonun 7. maddesi¹⁴⁵ uyarınca tonilato belgesinin gemide bulunması zorunludur.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 4/h uyarınca fribord *“Gemi veya su aracının tam yüklü su hattı ile ana güvertesi arası düşey uzaklığı”* ifade eder. 1783 Sayılı Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü m. 13'e göre; *“Bu Tüzük hükümleri gereğince sörveyi yapılan ve fribord markası vurulan her gemiye, şekli Ulaştırma Bakanlığınca tesbit edilecek bir fribord belgesi verilir.”*¹⁴⁶

SOLAS uyarınca uluslararası sefer yapan yolcu gemilerine yapılan muayene sonucu Konvansiyondaki niteliklere sahip iseler *“yolcu gemisi emniyet belgesi”*, yük gemilerine ise Konvansiyondaki teçhizat ve vasıflara sahip iseler *“yük gemi-*

ilk ölçümün yapıldığı yetkili makama, bünyesinde uzman bulunmayan liman başkanlıklarına yapılacak ilk itirazlar ise limanın bağlı bulunduğu bölge müdürlüğüne olmak üzere tonilato belgesinin imza karşılığı teslim alındığı tarihten itibaren üç ay içerisinde yazılı olarak yapılır. İlk itirazın bölge müdürlüğü tarafından sonuçlandırılıp gemi veya su aracı maliki veya yetkili temsilcisine yazılı olarak bildirildiği tarihten itibaren bir ay içerisinde Gemi İnşa ve Tersaneler Genel Müdürlüğüne nihai itiraz yapılabilir.” Bu ölçme sonucunda Gemi ve Su Araçlarının Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği m. 6 uyarınca; *“Tam boyu 15 metreden küçük gemi ve su araçlarının tonilatoları bölge müdürlüklerindeki veya liman başkanlıklarındaki uzmanlar ile gemi ve su araçlarının ölçümü konusunda idare tarafından teknik eğitim verilen ve eğitim sonunda belge alan yetkili gemi sörvey kurulu uzmanları veya liman başkanlarının ölçülür. Bölge müdürlüğünde ölçülenler için hazırlanan tonilato belgesi bölge müdürü tarafından, liman başkanlığında ölçülenler için hazırlanan tonilato belgesi ise liman başkanı tarafından imzalanır. Tam boyu 15 (dahil) metreden 24 metreye kadar olan gemi ve su araçlarının tonilatoları bölge müdürlükleri veya liman başkanlıklarındaki uzmanlarca ölçülür. Bölge müdürlüğünde ölçülenler için hazırlanan tonilato belgesi bölge müdürü tarafından, liman başkanlığında ölçülenler için hazırlanan tonilato belgesi ise liman başkanı tarafından imzalanır. Tam boyu 24 (dahil) metreden büyük gemi ve su araçlarının tonilatoları bölge müdürlükleri bünyesindeki uzmanlarca ölçülür; hazırlanan tonilato belgesi bölge müdürü tarafından imzalanır.”*

¹⁴⁴ Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, 186.

¹⁴⁵ *“Bu maddeye göre sözleşen devletlerin, uluslararası seferlerde kullanılan kendi bayrağını taşıyan gemilere “Uluslararası Tonilato Belgesi” vermesi ve anılan gemilerde bu belgenin bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir. Dolayısıyla uluslararası sefer yapan Türk gemilerinde de bu belgenin bulunması zorunlu olduğundan, en azından bu tür gemiler için tonilato belgesi borda evrak olarak değerlendirilmelidir.”* Bkz. Ersöz, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 59.

¹⁴⁶ Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü m. 13/1: *“Bu Tüzük hükümlerinin uygulanması bakımından gemilerin sörveyleri, fribord markalarının vurulması ve fribord belgesinin düzenlenmesi, Marmara Bölgesi Liman ve Deniz İşleri Müdürlüğü Gemi Sörvey Kurulu tarafından yapılır. Ulaştırma Bakanlığı, gemileri bu Tüzüğe göre sörveyden geçirilerek gerekli planlarının hazırlanması ve yükleme sınırlarının hesap edilerek tayini ile fribord markalarının yerlerine tesbiti yetkisini, muteber addolunan kurumlara da tevdi edebilir.”*

si emniyet belgesi” verilir¹⁴⁷. Bu belgeler kaptan tarafından Konvansiyonun m. 16 hükmüne binaen gemide hazır bulundurulmalıdır¹⁴⁸.

4922 Sayılı Kanun m. 8 uyarınca “*Türk gemileriyle Türk liman ve karasularında yolculuk eden yabancı gemilerin, denizde çatışmayı önlemek için taşıyacakları ve gösterecekleri fener ve alametler, verecekleri sadalı sis ve manevra işaretleri, gözetecekleri seyir ve idare kurallarıyla tehlikeye düştükleri zaman yardım istemek için verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaretler Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmelikle belirtilir. Her Türk gemisinde birinci fıkrada belirtilen yönetmelikten bir tane bulunur. Gemilerde bulundurulacak bu yönetmelik, geminin esas belgelerinden sayılır*¹⁴⁹.” Bu hüküm Türk Donanmasına bağlı harp ve yardımcı gemilere, Türk limanlarına gelen, bu limanlardan kalkan ve Türk kara sularında yolculuk eden yabancı gemilere de uygulanır¹⁵⁰.

Gemiler bulaşıcı hastalıkları bir yerden diğerine kolaylıkla götürebilecek mikrop yuvaları olarak görüldüğünden limana gelen her gemiden sağlık patentası talep edilmektedir¹⁵¹.

Gemide bulundurulması gereken bir diğer belge GGDİY uyarınca gemi adamları listesidir¹⁵².

DİK m. 31 uyarınca; “*Her gemide, noterlikçe tasdikli bir ücret ödeme defteri tutulur. Şu kadar ki, liman seferi yapan gemilerde bu defter işveren bürosunda da tutulabilir.*”

Kaptanın gemisi ile taşıdığı yükü gösteren, yükün cinsini, gayri safi ağırlığını, kaplarının sayısını, cins ve nevini, marka ve numarasını, yüklendiği gemi-

¹⁴⁷ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 60; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 84.

¹⁴⁸ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 60.

¹⁴⁹ 2/7/2018 tarihli ve 700 sayılı KHK'nin 21'inci maddesiyle, bu maddenin birinci fıkrasında yer alan “tüzükle” ibaresi “Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmelikle” şeklinde, ikinci fıkrasında yer alan “Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü”nden ibaresi “birinci fıkrada belirtilen yönetmelikten” şeklinde ve “tüzükle” ibaresi “yönetmelik” şeklinde değiştirilmiştir. Bu sebeple “Çatışmayı Önleme Tüzüğü”nden ziyade cumhurbaşkanı tarafından çıkarılan yönetmeliğin gemide bulundurulması gerekmektedir.

¹⁵⁰ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 84.

¹⁵¹ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 134; Umumi Hıfzıssıhha Kanunu m. 31 uyarınca; “Bir Türk limanından diğer bir Türk limanına veya ecnebi limanlarından bir Türk limanına gelen her gemi hareket ettiği limandan bir sıhhat patentası almakla mükelleftir.” Sağlık patentası “geminin mevcut mürettebatının, taşıdığı yolcuların ve hareket limanının sağlık durumlarını gösteren, gemide bulaşıcı ve salgın hastalık olmadığını bildiren, geminin uğradığı limanlarda uygulanan sağlık tedbirleriyle ilgili bilgileri kapsayan ve limandan ayrılmasında sağlık yönünden sakın olmadığını gösteren belgedir.” Dünya Sağlık Teşkilatı (WHO) tarafından Boston’da 25.07.1969 tarihinde kabul edilmiş olan Tüzüğü Türkiye 27.12. 1972 tarih ve 7/5578 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile tasdik etmiştir.

¹⁵² Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 134; GGDİY m. 7 uyarınca “Kaptan, gemisinin bu Yönerge’deki çizelgelere uygun olarak donatıldığını gösterir “gemi adamları listesi”ni, yola elverişlilik belgesini almadan önce kalkış liman başkanlığına vererek onaylatır. Liman başkanlığıınca onaylanan gemi adamları listesinin bir örneği, denetimlerde kullanılmak üzere gemide hazır bulundurulur.”

yi, gönderen ve gönderilenlerin adlarını ve konişmento numarasını içeren kaptan tarafından boşaltma işlemlerinin yapılacağı gümrük idaresine verilen listeye manifesto denir¹⁵³. Manifestonun gemide bulundurulması özellikle dış seferlerde çalışan gemilerde yük ile ilgili tüm hususların gümrüğe bildirilmesi bakımından önem arz etmekte olup, kaptan veya temsilcisi tarafından imzalanması gereken bu belge yükleme limanında eğer varsa Türk konsoloslugu tarafından onaylanmalıdır¹⁵⁴. Türk limanlarından yola çıkacak yüklerin manifestosu da biri Türkçe olmak üzere iki nüsha şeklinde gümrük idaresine verilir¹⁵⁵. Manifesto düzenlenmeyen hallerde teamül olarak onun yerini tutmak üzere “hamule defteri” kullanılmaktadır¹⁵⁶.

Gemide bulunması gereken bir diğer belge de gemi jurnalıdır. Gemi jurnalına kaptanın yolculuk sırasındaki görevleri bölümünde yer verileceği için burada bahsedilmeyecektir.

3. Geminin Yüklemeye ve Boşaltmaya Elverişli Olup Olmadığına Dikkat Etmek

Yüklemenin sağlıklı bir biçimde gerçekleştirilmesi kaptanın sorumluluğundadır¹⁵⁷. Kaptan, yüklemeyi kurallara uygun biçimde yürütmeli ve tamamlamalıdır. Örneğin; gemide aşırı zorlamalara yol açmamalı, gemi dengesinin uygun sınırlar içinde kalmasını sağlamalıdır, yükün havalandırma ihtiyacını göz önünde bulundurarak istifi ona göre yaptırmalı, aşırı yükleme yapmamalıdır¹⁵⁸. Bazı durumlarda navlun sözleşmelerine koyulan hükümlerle yükleme ve istifin yükletenin adamları tarafından gerçekleştirileceği kararlaştırılabilir. Böyle bir hususun kararlaştırılması kaptanın sorumluluğunu ortadan kaldırmayacaktır. Yine donatan gemiye fazla yük yükletmişse donatanın bu davranışı kaptanı sorumluluktan kurtarmayacaktır¹⁵⁹.

Kaptan TTK m. 1146, m. 1147 ve m. 1148 uyarınca; gemiye yüklenmek istenen yükleri incelemek ve bunlardan geminin ve/veya diğer yüklerin güvenliğini tehdit edici nitelikte olanlarını gemiye almamak ve alınmış olanlar varsa bunları gemiden çıkarmak ve/veya denize atmak yetkisini ve dolayısı ile de görevini üstlenmektedir¹⁶⁰.

¹⁵³ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 139; Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 136; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 185.

¹⁵⁴ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 64; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 185.

¹⁵⁵ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 64; Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 186.

¹⁵⁶ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 64.

¹⁵⁷ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 89; Tekil, *Deniz Hukuku*, 195.

¹⁵⁸ Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 187.

¹⁵⁹ Hirsch, *Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku*, 57.

¹⁶⁰ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 310.

4. Yerli ve Yabancı Mevzuata Uymak

TTK m. 1092/1 uyarınca; “*Kaptan, yabancı bir ülkede bulunduğu sırada o ülke devletinin mevzuatına, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına uymasından doğan zararları tazmin ile yükümlüdür.*” Kanunda bahsi geçen yabancı ülkelerin mevzuatları ifadesi kaptanın ulusal mevzuata uymayacağı kanısını uyandırmamalıdır. Burada yabancı mevzuatının vurgulanmasının nedeni kaptanın yabancı mevzuatı bilmekten ari tutulmasının önüne geçmek içindir¹⁶¹. Bu nedenle kaptan hem Türk mevzuatı hem de yabancı ülke mevzuatına uygun olarak iş ve işlemlerini gerçekleştirmelidir¹⁶².

5. Harp Kaçağı Eşyayı Gemiye Almamak

Kaptan, TTK m. 1092/2 uyarınca, gemisine harp kaçağı niteliğine sahip olduğunu bildiği veya bilmesi gereken eşyayı yüklemesi sebebiyle ortaya çıkan zararı da tazmin ile yükümlüdür. Bu sebeple harp kaçağı olduğunu bildiği ya da bilmesi gereken yükleri yüklememelidir. Kaptanın Uluslar Hukuku bakımından en fazla özen göstereceği şeylerden biri olan harp kaçağı yasakları TTK’da hüküm altına alınmıştır¹⁶³.

6. Gemide Hazır Bulunmak ve Beklemeksizin Yola Çıkmak

Yükleme başladıktan sonra kaptan, ikinci kaptanı nöbetçi bırakmadan gemiden ayrılamaz, kanuna göre gemi güvenli bir yerde değilse bu yasak, yükleme başlamadan önce de geçerlidir¹⁶⁴.

Gemi kalkmaya hazır olunca kaptan ilk elverişli şartta yola çıkmaya mecburdur¹⁶⁵. Kaptan herhangi bir sebepten ötürü yolculuğu gerçekleştiremeyecek, gemiyi sevk ve idare edemeyecek durumda olsa dahi geminin yola çıkmasını geciktiremez. Böyle bir durum vaki olduğunda, derhal donatana haber vermeye, bu mümkün olmazsa yerine başka bir kaptan koymaya mecburdur¹⁶⁶. Kaptan yerine başka bir kaptan koyması geminin mürettebatında ikinci bir kaptanın olmadığı zaman geçerlidir. Kaptanın bu durumda sorumlu olabilmesi, ikinci kaptanı seçmede kusuru olmasına bağlıdır¹⁶⁷. Aksi takdirde kaptana bir kusur izafe edilemez.

¹⁶¹ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 141.

¹⁶² Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 187.

¹⁶³ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 141.

¹⁶⁴ Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 188.

¹⁶⁵ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 89; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 135.

¹⁶⁶ “*Hastalık veya diğer bir sebeple gemiyi idare edemeyecek bir halde olsa dahi kalkmasını ve yola devamını iş bozacak surette geciktiremez ve başladığı yolu bitiremezlik edemez; böyle bir durum olduğunda donatandan talimat almalı ve talimat gelinceye kadar gerekli tedbirleri almalı vaziyet ve zaman buna müsait değilse yerine başka bir kaptan koymalıdır*” Bkz. Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 138.

¹⁶⁷ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 138.

Geminin yola ne zaman çıkması gerektiği hususunu kararlaştırırken; starya ve sürastarya sürelerini göz önüne almak gerekmektedir¹⁶⁸.

Yükleme süresi ve kararlaştırılmış ise sürastarya süresi bittikten sonra taşıyan (taşıyanın temsilcisi olarak kaptan) yüklemenin tamamlanması için daha fazla beklemek zorunda değildir. Eğer taşıyan taşıtanın talimatına dayanarak yükleme ve varsa sürastarya sürelerinden sonra beklemeye devam ederse, TTK m. 1160/1'e göre; bu süre için yaptığı giderlerle, bu yüzden uğradığı zararın tazmini ni isteyebilir. Görüldüğü üzere E-TTK m. 1033 hükmünde düzenlenen "*kaptanın bu sürelerinin bitiminde hemen hareket edemeyeceği, eğer kaptan bu sürelerin sonunda daha fazla beklemeden hemen hareket etmek isterse bunu en az 3 gün önceden taşıtana bildirmek zorunda olduğu*" koşuluna TTK'da yer verilmemiştir.

B. KAPTANIN YOLCULUK SIRASINDAKİ GÖREVLERİ

1. Gemiye Terk Etmek

Yolculuk süresince kaptanın asli görevi, geminin ve içindekilerin güvenliğini sağlamaktır¹⁶⁹. Geminin batması ve zıyı kaçınılmaz olmuş ise kaptan geminin terk edilmesine karar verebilir¹⁷⁰. Bu terk gerçekleşme bile, acil durumlar hariç donatana rapor edilmelidir¹⁷¹. Gemiye terk ederken kaptan yolcuların gemiyi güvenli bir şekilde boşaltmaları için tüm tedbirleri alır. Sonra gemi personelinin gemiyi güvenli bir şekilde boşaltmaları için tüm tedbirleri alır. Gemiden en son kendi ayrılır¹⁷².

Yükleme başladıktan boşaltma bitinceye kadar zorunlu bir sebep bulunmadıkça kaptan, ikinci kaptanla birlikte aynı zamanda gemiden ayrılamaz¹⁷³. Kap-

¹⁶⁸ Starya süresi, aksi kararlaştırılmadıkça taşıyanın ayrıca bir para talebine hakkı olmaksızın yüklemenin bitirilmesine kadar kaptanın beklemeye mecbur olduğu süredir. Starya süresi sözleşme ile belirlenir. Ancak bu süre sözleşmede tayin edilmemişse TTK m. 1153/2 hükmü uyarınca; yüklemenin yapılacağı liman, taşımayı yapan gemi, yükleme tesis ve araçları ve yükün niteliği ile birlikte yükleme limanı düzenlemeleri ve yerel teamül göz önünde bulundurulur. Taraflar yükleme süresi için TTK m. 1153/3 hükmü gereğince ücret ödenmesini kararlaştırabilirler. Taraflar yüklemenin belirli bir süre içerisinde bitirilememesi ihtimalini göz önünde bulundurarak, geminin beklemeye devam etmesi için ek bir süre kararlaştırabilirler. Bu süre TTK m. 1154/1'de sürastarya süresi olarak ifade edilmiştir. Sürastarya süresi de tıpkı starya süresi gibi sözleşme ile belirlenir. Ancak sözleşmede sadece sürastaryadan ya da sürastarya ücretinden bahsedilip de sürastarya süresi belirlenmemişse bu süre TTK m. 1154/2 hükmü uyarınca on gündür. Sürastarya süresi TTK m. 1154/3 hükmü gereğince yükleme süresinin bitimiyle herhangi bir bildirim gerek kalmaksızın başlar.

¹⁶⁹ Seyrüseferdeki gemi kaptanının bordaki can güvenliğini sağlama ve koruma birincil ve kesin görevidir. Kaptan geminin tabi olduğu çeşitli yargı yetkileri dâhilindeki tüm uygulanabilir güvenlik düzenlemelerine uygun hareket etmelidir. Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 156; Çağal/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 188.

¹⁷⁰ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 140.

¹⁷¹ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 149-150.

¹⁷² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 147-148; Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 139.

¹⁷³ İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 136.

tan ayrılmak zorunda kalırsa TTK m. 1094/1 hükmü gereğince; ayrılmadan önce zabıtlar veya tayfalar arasından uygun birisini vekil bırakmakla yükümlüdür. Bu durum TTK m. 1094/2 uyarınca; geminin güvenli olmayan bir limanda veya demirleme yerinde bulunduğu zamanda, yükleme başlamadan önce ve boşaltma bittikten sonra da uygulanır.

2. Gemiye Bizzat Sevk ve İdare Etmek

Kaptan geminin denizdeki seyrüseferine bizzat nezaret etmek ile görevlidir¹⁷⁴. Gemi personelinin seyrüseferine dair görevlerini yaptıklarıyla ilgili beyanlarını bizzat görmek zorundadır¹⁷⁵. Kaptan gemiyi sevk ve idare eder, geminin konumu grafiklerle ve seyrüsefer yardımcı araçlarıyla sürekli izler. Bu hususları kendi yapar ya da yapmasını, tüm bu işlemlerden sorumludur. Geminin seyrüseferiyle ilgili tam bir takdir hakkına sahip olduğu için gemiyle ilgili her türlü hususa hâkim olmakla görevlidir¹⁷⁶.

Deniz sergüzeştinin zorlukları kaptanın seferi başarıyla gerçekleştirebilmesi için yetkisini başkalarına dağıtmasını gerektirir. Eskilerden kalma “*kaptan asla uyumaz; bir gözü açık bir ayağı güvertede olur*” sözü artık geçerli değildir¹⁷⁷. Kaptan görevlerini dağıtmak zorundadır. Hem kanuna hem de teamüle göre kaptanın gemi adamları ve gemide taşınan yolcu veya yük üzerinde hâkimiyeti vardır. Bundan dolayı geminin tüm bölümlerini kontrol eder. Gemi kaptanı gemi adamları vasıtasıyla prosedürleri ve uygulamaları yürütür. Geminin ve personelin güvenliğiyle ilgili tam bir sorumluluk taşır. Bu hukuki sorumluluklardan dolayı kaptana gemi üzerinde ve yabancı limanlarda tam bir yetki verilmiştir. Çoğu durumlarda kaptan gemide olsun olmasın gemiden sorumlu olup¹⁷⁸, gemide olmadığı zaman yerine nitelikli bir gemi adamı koymalıdır. Yerine yeterli ve tam nitelikli bir gemi adamını koymak, denizde olunmasa bile donatanın değil kaptanın görevidir. Kaptan bazı durumlarda emri altındaki gemi adamlarının görevlerini yaptığını esnadaki fiillerinden doğrudan ya da dolaylı sorumlu olsa da, onların seçiminde makul özeni gösterdiği ve uygun talimatlarla gemiyi onların sorumluluğuna bıraktığı zaman sorumluluğu söz konusu olmaz¹⁷⁹.

Modern deniz hukukunun ortaya çıkmasına hizmet eden eski zamanlarda; donatanlar gemileriyle birlikte seyahat etmekteydiler. Bu sebeple yolculuk sırasında meydana gelebilecek tehlikeler konusunda birinci derece sorumlu idiler. Eğer gemi birden fazla kişinin müşterek mülkiyetinde ise; bu durumda içlerinden birisini seçip; yolculuk sırasında gemiyi sevk ve idare etmek noktasında görev-

¹⁷⁴ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 90.

¹⁷⁵ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 133.

¹⁷⁶ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 133.

¹⁷⁷ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 133.

¹⁷⁸ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 133-134.

¹⁷⁹ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 134.

lendiriyorlar ve bu kişi deniz sergüzeştisiyle ilgili meydana gelebilecek tüm riskleri üzerine alıyordu. Ne zaman ki; donatanlar tacir sıfatına haiz oldular; bu noktada gemilerini sevk ve idare etme noktasında yeterli denizcilik yeteneklerine sahip olmadıkları için geminin yolculukta başında bulunacak bir kişi arayışı ortaya çıktı. Bu noktada kaptan kavramı ortaya çıkmıştır. Ve kaptan, gemide donatanın sahip olduğu yetkileri kullanabilen bir kişi olarak tanımlanmıştır. Bir bakıma kaptanın bu yetkilerini kullanması gemide bulunduğu sürece muteber olmuştur.

3. Gemi Jurnalı¹⁸⁰ Tutmak

TTK m. 1096 hükmü gereğince; “*Her gemide gemi jurnalı denilen bir defter tutulur. Bu deftere her yolculukta eşya veya safranın yüklenmeye başlanması anından itibaren geçecek belli başlı olaylar yazılır. Gemi jurnalı, kaptanın gözetimi altında, ikinci kaptan tarafından ve onun mazereti halinde bizzat kaptan veya kaptanın gözetimi altında olmak şartıyla ehil bir gemi adamı tarafından tutulur.*”

Kanun, jurnal tutulması yükümlülüğünün yüklenme anından itibaren başlayacağını öngörmekle birlikte ne zamana kadar tutulacağını tayin etmemiştir¹⁸¹. Kanaatimizce, kanunun gördüğü bu usul yerindedir. Çünkü yolculuğun ne zaman biteceği ve jurnalın ne zamana kadar tutulması gerektiği önceden belirlenemez¹⁸².

Jurnal tutma yükümlülüğünün kaptanının gemide hazır bulunma mükellefiyetinin bir uzantısı olduğu söylenebilir¹⁸³. Jurnalın ikinci kaptan tarafından usulüne uygun bir biçimde tutulması kaptanın sorumluluğu altındadır¹⁸⁴. Dolayısıyla, kaptan gemide bulunduğu süre içinde meydana gelen olayların, ikinci kaptan ta-

¹⁸⁰ “*Jurnal kelimesi Fransızca “journal” kelimesinin Türkçe okunuşu olup, günlük veya gazete manasında kullanılmaktadır. Dolayısıyla Türkçeye “gemi jurnalı” olarak tercüme edilmiş olan “journal dubord” u, “gemi günlüğü” olarak tercüme etmek mümkündür. Bununla birlikte, doktrinde bazı yazarlar jurnal kelimesinin sözlük anlamı itibarıyla biriyle ilgili olarak kötüleme olduğunu belirtmiştir. Türkçede mecazi olarak ispiyon etmek manasına gelen bu kelimenin Deniz Ticaret Hukukunda Fransızca aslına sadık kalınarak “günlük” şeklinde anlaşılması gerekir.*” Bkz. Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 69.

¹⁸¹ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 131.

¹⁸² “*Her gemide gemi jurnalı adlı bir defter tutulması mecburiyeti vardır. Mecburiyet yüklemeye başlanıldığı andan itibaren hüküm ifade eder. Ama jurnal ne zamana kadar tutulur? Bunu tayin etme-
mek daha münasip görülmüştür. Çünkü ne vakite kadar icap edeceği peşinden kestirilemez.*” Bkz. Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 140.

¹⁸³ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, s. 90; “*Gemi ömrünün büyük bir kısmını denizde geçirir. Denizde bulunduğu müddetçe gemi, telsiz telgraf bir kenara bırakılacak olursa, dünya ile alakasını kesmiş ayrı bir alemdir. Başına gelenler karada birçok kimseleri alakadar eder. Yolculukta cereyan eden kâh Hususi Hukuka, kâh Ceza ve Amme Hukukuna dokunan işlerin ve hadiselerin tutulacak zaptı geminin karaya bağlanması üzerine doğacak münasebetlerin bağlanıp çözülmesinde elbette büyük ve faydalı bir amil olurdu. İşte kanunların her yerde gemilere bir gemi jurnalı tuturmaları bundan ileri geliyor.*” Bkz. Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 140; “*Yolculuk sırasında meydana gelen olaylar gerek kamu hukuku gerekse özel hukuktan kaynaklanan ilişkiler açısından önem taşıyabilir. Bu nedenle kanun koyucu, bir liman içinde yolculuk yapan küçük gemiler hariç gemi jurnalı tutmayı zorunlu kılmıştır.*” Bkz. Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 69.

¹⁸⁴ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 140.

rafından doğru bir şekilde gemi jurnaline kayıt edilmesini sağlamalıdır¹⁸⁵. Jurnale hangi hadiselerin yazılacağını kanun sayma yolu ile belirtmiştir¹⁸⁶. Ancak kanaatimizce TTK m. 1097 sınırlı sayma yolunu benimsememiştir.

TTK m. 1096/3 hükmü gereğince; bir liman içinde yolculuk yapan küçük gemilerde jurnal tutma yükümlülüğü yoktur. Gemi journali TTK m. 1097/2'ye göre; kaptan ve ikinci kaptan tarafından imzalanır. Kanun journalin tutulması noktasında gözetim ve nezaret yükümlülüğü olan kaptanın jurnalde imzasının bulunmasını şart koşmuş ve böylece kaptanın jurnal tutma hususunda sorumluluğunu ağırlaştırmıştır.

4. Uygun Rotayı Takip Etmek

Kaptan, yolculuk sırasında genel olarak kullanılan yolları izlemek zorundadır. Kaptan gemi yola revan olduğu andan itibaren donatanın ve yüklerle ilgili menfaatine olarak belirlenmiş mutad rotadan ayrılmamakla mükelleftir¹⁸⁷. Bu durum; kaptanın yolculuğu tamamlamak noktasında donatana karşı yerine getirmesi gereken borcun uzantısıdır. Kanun bu noktada kaptana çok geniş yetkiler tanımıştır. Kaptan bu yetkileri kullanırken ve gemiyi deniz sergüzeşinde sevk ve idare ederken TTK m. 1088/1 uyarınca tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek durumundadır. Ezcümle; kaptan görevini yerine getirirken üzerine düşen özeni göstermek zorundadır. Bu durumun istisnası olarak TTK m. 1113/1 hükmü düzenleme alanı bulmuştur. Buna göre; “*Yolculuğun izleyen rota üzerinde süregelmesini engelleyen beklenmeyen bir durumu vaki olursa; kaptan durumunun gereklerine ve imkânlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre; yolculuğa başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi kısa veya uzun bir süre için ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir.*” Kaptan örneğin buz dağı gibi seyrüseferi bir tehlikeye sokacak bir durumla karşılaşarsa buzdağının olmadığı bir rota arayabilir¹⁸⁸.

¹⁸⁵ Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 187.

¹⁸⁶ TTK m. 1097/1: “*Gemi Jurnaline engel bulunmadıkça aşağıdaki hususlar günü gününe yazılır: a) Meteorolojik Veriler; özellikle hava ve rüzgar durumu, b) Geminin izlediği rota ve aldığı yol, c) Geminin bulunduğu enlem ve boylam dairesi, d) Sintinelerdeki su yüksekliği, e) İskandil edilen su derinliği, f) Kılavuz alınması ve kılavuzun gemiye girdiği ve ayrıldığı saatler, g) Gemi Adamları arasındaki değişiklikler, h) Gemi veya eşyanın uğradığı bütün kazalar ve bunların ayrıntılı açıklaması, i) Gemide işlenen suçlar ve 25/4/2006 tarihli 5490 sayılı Nüfus Hizmetleri Kanunu hükümleri saklı kalmak üzere, gemideki doğum ve ölüm olayları*”

¹⁸⁷ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 138.

¹⁸⁸ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 151; Kaptanın gemi ya da yükün kaçılmaz bir tehlikeye maruz kalması durumunda kaptanın gecikme ya da yolu değiştirme yetkisi vardır. Gecikmeyi ve yol değiştirmeyi gerektiren şu gibi tehlikelere örnek verilebilir: düşman tarafından zapt tehlikesi, korsanlar, buzdağları ve seyrüsefere tehlikeli diğer olaylar. Bu yetki geminin tamirata gerektirir şekilde zarar görmesi durumunda da uygulanabilir. Eğer kaptan gecikme ya da yolu değiştirme için temsil yetkisini uygun olarak kullanırsa donatan eşyalar varma limanına ulaşamazsa bile navluna hak kazanır. Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 155.

5. Donatana Bilgi Vermek ve Donatandan Talimat İstemek

Kaptan yolculuğun bütün önemli olayları hakkında donatana bilgi vermek ve önemli kararları vermeden önce, olanak varsa donatandan talimat istemek zorundadır¹⁸⁹. TTK m. 1110/2 uyarınca; “*Kaptan; donatana geminin durumu, yolculuk sırasında meydana gelen olaylar, yaptığı sözleşmeler ve açılan davalar hakkında düzenli şekilde bilgi vermekle yükümlü olduğu gibi şartlar elverdikçe bütün önemli işlerde, özellikle 1105 inci maddede yazılı durumlarda, yolculuğun değiştirilmesi veya kesilmesi gerektiğinde ve olağanüstü tamirler ile alımlarda donatandan talimat istemek zorundadır.*” Kaptan geminin durumunu, yolculukta meydana gelen olayları, temsil yetkisine binaen akdettiği sözleşmeleri, açılmış olan davaları donatana bildirmelidir. Ayrıca önemli işler olarak belirtebilecek; veresiye mal alma, ödünç para alma ve kredi sözleşmeleri yapma gibi hususlarda donatandan talimat almak mecburiyetindedir¹⁹⁰. Eğer kaptanın yolculuğun devamı için önemli kararlar alması gerekiyorsa donatandan talimat alması elzemdir¹⁹¹. Zira TTK m. 1110/4 uyarınca; “*Kaptan, geminin bağlama limanına dönüşünde veya her isteyişinde donatana hesap vermek zorundadır.*”

6. Tehlikedeki Gemilere Yardım Etmek

Kaptan yolculuk esnasında tehlikede gördüğü ve kendisinden yardım isteyen gemilerin yardımına koşmalıdır. 4922 sayılı Kanun m. 14’e göre; “*Her kaptan, denizde, can tehlikesine uğramış olarak rast geldiği kimselere, düşman bile olsa, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın elinden gelen yardımı yapmakla görevlidir.*” Yine aynı kanunun m. 16 hükmü uyarınca “*Kendisinden yardım istenen kaptan veya kaptanlar da bu isteğe uyararak bütün hızlarıyla tehlikede bulunan kimselerin yardımına gitmek ödevindedirler.*” Burada kaptana yüklenen yardım etme ödevi; öncelikle kendi gemisini ve gemisinde yer alan insanları düşünmekle sınırlandırılmıştır. Bu halde kaptan kendi gemisi için önemli bir tehlike varsa başkasına yardım etmekle sorumlu kılınamaz. Bu durumun aksi düşünülemez. Zira kaptanın temel görevi, gemisini sağ salim varma limanına ulaştırmaktır. Başkalarına yardım etmesi de ancak kendi gemisiyle ilgili bir sıkıntılı bir husus olmamasına bağlıdır.

Kaptanın tehlikedeki gemilere yardım etme görevi TTK m. 1295’te de yer almaktadır. Buna göre; “*Bir çatmadan sonra her geminin kaptanı, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi bir tehlikeye atmadan mümkün olması şartıyla, diğer gemiye, gemi adamlarına ve yolculara yardımla yükümlüdür.*”

¹⁸⁹ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 148; Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 189.

¹⁹⁰ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 148.

¹⁹¹ Örneğin müşterek avarya durumu bununla ilgili olarak gemi için yapılması gereken pek mühim tamirlerde donatandan talimat alması gerekmektedir.

7. Denizde Can Kurtarmak

TTK m. 1317/1 uyarınca; “Her kaptan, aracını ve araçta bulunan kişileri, ciddi bir tehlikeyle karşı karşıya bırakmadan, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her insana yardım etmek zorundadır.”

UNCLOS 1982 (Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi) gemi kaptanına diğer devletlerin ve düşman devletlerin denizcilerinin de dâhil olduğu denizde kaybolma tehlikesi olan herkese yardımda bulunmayı ve kurtarmak için olabildiğince hızlı hareket etmeyi zorunlu kılmaktadır¹⁹². Bu durum bir önceki paragrafta bahsettiğimiz üzere yardım ihtiyacı kendine bildirilirse ve bu tür bir yardım kendisinden makul olarak beklenebilirse ve gemisini, personelini ve yolcuları tehlikeye düşürmezse söz konusu olur. Bir gemi kazası yaşanmışsa ve gemi bordasındaki insanlar ve yükler bir tehditle karşı karşıyaysa kaptan gemideki emri altındaki personeli ile birlikte yardıma koşmak için elinden gelen gayreti gösterir. Denizde bir hayatı kurtarmak için çaba göstermek hem uluslararası hukukta hem de ulusal hukukta bir görevdir.

Kaptan bu durumda öncelikle insan hayatını ön planda tutmalı yüklerle ilgili noktada, diğer yüklerin selameti için bunlara zarar veren yükü feda etmelidir¹⁹³. Çoğu kaptan denizcilik kariyerinde hiç zor durumda olan bir insanı kurtarmamıştır, tehlikede olan bir gemiye yardım etmemiştir ya da kendi gemisi için kurtarma yardımı çağırmamıştır. Ulusal hukuk düzenlemeleri ve uluslararası kurallar böyle bir durumda bunları yapması için ona yetkiler vermektedir.

Kaptan kurtarmaya katılabilmek için seferi geciktirebilir ya da yolunu değiştirebilir¹⁹⁴. Tehlikeli buzlar, gemi leşleri, tropikal fırtınalar veya Beaufort ölçeğinin¹⁹⁵ göre, 10 kuvvetinde veya daha fazla rüzgâr yahut deniz yolculuğu için risk teşkil eden başka tehlikeler gören her gemi kaptanı, bunları yakınında bulunan gemilere ve haberleşebileceği ilk kıyı noktasındaki yetkili makamlara, elinde bulunan bütün haberleşme araçları ile bildirmekle yükümlüdür¹⁹⁶.

C. KAPTANIN YOLCULUK BİTTİKTEN SONRAKİ GÖREVLERİ

1. Genel Olarak

Kaptan, geminin limana girmesi ve yükün boşaltılmasıyla ilgili işlemleri yaptırmalıdır¹⁹⁷. Kaptan, geminin güvenli bir şekilde limana girmesinde gerekli özeni göstermek mecburiyetindedir. Yükü gönderilene, gerçek hak sahibine

¹⁹² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 147.

¹⁹³ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 153.

¹⁹⁴ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 145.

¹⁹⁵ Beaufort ölçeği için bkz. “Beaufort Rüzgar Iskalası”. <https://mgm.gov.tr/FILES/genel/makale/beaufort.pdf> (E.T.: 15.12.2018).

¹⁹⁶ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 132-133.

¹⁹⁷ Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 113.

teslim etmelidir. Bu, yükü konşimentonun meşru hamiline teslim etmek olarak anlaşılmalıdır. Kaptanın bu görevlerine donatanın, taşıyanın temsil yetkisi kapsamında değinildiğinden burada kaptanın yolculuk bittikten sonraki görevi olarak TTK’da açıkça düzenlenen deniz raporu verme görevine değinilecektir.

2. Deniz Raporu Düzenletmek

Fransız Hukuku’ndan iktibas edilen adı ile “Prova di Fortuna¹⁹⁸”, yolculuk sırasında gemiye veya yüke ilişkin kazaların yazıldığı defterdir. 1864 tarihli Ticareti Bahriye Kanunu’nda ilk kez düzenlenen deniz raporu, gemi varma limanına ulaştığında, bu kanunda belirtilen yüke veya gemiye ilişkin bir kazaya gerek olmaksızın yazılı olarak verilmesi gereken belgedir¹⁹⁹. TTK m. 1098’e göre “*Kaptan yolculuk sırasında gemiyi veya taşınan eşyayı ilgilendiren veya başkaca bir maddi zarar doğurması muhtemel olan bir kaza meydana geldiğinde, gemi zayı olsa bile, deniz raporu istemeye yetkili ve kendisinden istendiği takdirde buna zorunludur.*” Deniz raporu düzenlemek kaptana ait bir yetkidir²⁰⁰. Kanun lafzından anlaşıldığı üzere eğer bu husus gemi ve yükle veya söz konusu kaza ile ilgili kişiler tarafından isteniyorsa, kaptan deniz raporu vermek mecburiyetindedir²⁰¹. İlk durumda serbest bir yetki olarak adlandırabilecek bu durum istem halinde bağlı yetkiye dönüşmektedir. Eğer kaptan ölür veya deniz raporu düzenlemeyecek bir halde olursa TTK m. 1098 hükmü gereğince gemideki kaptandan sonra en yüksek rütbeli zabıt tespit yaptırmak zorundadır.

Raporun vakit kaybetmeksizin TTK m. 1098/1 uyarınca; “*a) varma limanında ve eğer varma limanı birden çok ise, kazadan sonra varılan ilk limanda, b) Gemi tamir edildiği veya eşya boşaltıldığı takdirde barınma limanında, c) Yolculuk geminin batması yüzünden veya diğer bir sebepten varma limanına ulaşmadan biter ise, kaptanın veya ona vekâlet eden kişinin uğradığı ilk elverişli yerde*” düzenlenmesi istenebilir.

Deniz Raporu; Türkiye Cumhuriyeti Sınırları içerisinde mahkemelerce düzenlenir. Diğer yerlerde ise, TTK m.1098/4’te ifade edildiği üzere Türk Bayraklı gemiler için yerel mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere Türk Konsoloslukları

¹⁹⁸ Göknil, *Deniz Ticareti Hukuku*, 145; Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 90.

¹⁹⁹ Ticaret-i Bahriye Kanunu’nun 57. maddesi uyarınca yolculuk sırasında bir kaza olsun veya olmasın; kaptan her varma limanında bir deniz raporu vermekle yükümlü idi. 19 Haziran 1969 tarihli kanun hükmünde karamamenin yürürlüğe girmesinden önce Fransız Deniz Ticaret Kanunu düzenlemeleri uyarınca da her sefer sonunda varma limanında deniz raporu vermek zorunlu idi. Ticaret-i Bahriye Kanunu uyarınca kaptan deniz raporunu yazılı vermek zorunda iken gerek 21.11.1929 tarihli Eski Ticaret Kanunu’nun 1063 vd. hükümleri gerekse TTK m. 982 vd. hükümleri uyarınca mahkeme huzurunda açıklamalarını sözlü olarak yapmak zorunda bırakılmıştır. Bkz. Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 91.

²⁰⁰ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 341; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 133; Tekil, *Deniz Hukuku*, 196; Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 91.

²⁰¹ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 114; İzveren/Franko/Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 136.

deniz raporu düzenler. Bunlar haricinde herhangi bir merciinin deniz raporu düzenleme yetkisi yoktur²⁰².

Deniz raporu düzenlenmesi usulü TTK m. 1100 hükmünde belirtilmiştir. Bu hüküm uyarınca; kaptan bütün gemi adamlarının ad ve soyadlarını içeren bir cetvel, gemi jurnali, olayla ilgili mevcut diğer belgelerle birlikte mahkemeye ve konsolosluga başvurur. Başvuru üzerine mahkeme veya konsolosluk, tespit için mümkün olduğu kadar yakın bir gün belirler ve bunu gecikmesinde sakınca olan haller saklı kalmak kaydıyla uygun bir şekilde ilan eder²⁰³. Gemi veya yükle ilgili olanlar, kaza ile ilgili diğer kişiler, mahkemede veya konsoloslukta bizzat bulunabilecekleri gibi, bir vekil de bulundurabilirler. Kaptan gemi jurnaline dayalı olarak gerekçesini de belirtmek suretiyle açıklamalarda bulunur. Gemi jurnali, mahkemeye ve konsolosluga getirilemiyorsa veya tutulması zorunlu değilse, bu durumun sebepleri bildirilmelidir. Hâkim veya konsolosluk gerek gördüğünde gemi adamlarından mahkemeye gelmemiş olanları dinleyebileceği gibi, olayların yeterince anlaşılması için kaptan ve diğer gemi adamlarına istediğini de sorabilir. Kaptana, diğer gemi adamlarına ve olayla ilgisi bulunanlara doğru söylemeleri gerektiği ihtar olunur.

Kanaatimizce deniz raporu ispat gücü açısından tam anlamıyla yeterli olmadığından, hâkimin kaptana ve diğer gemi adamlarına soru sormasının yanında gemide keşif yapılması ve bilirkişi incelemesi yaptırılması konusunda kanun tarafından kendisine yetki tanınmalıdır. Bu sayede deniz raporuna konu olan olay daha net aydınlatılabilecek ve mahkeme tarafından ispat gücü daha yüksek olan deniz raporları tanzim edilebilecektir²⁰⁴.

Bu durumda şu soru akla gelebilir: Deniz Raporunun hukuki mahiyeti nedir? Fransız Hukukunda deniz raporu hilafı sabit oluncaya kadar geçerli belge olarak kabul edilmiştir²⁰⁵. Türk Hukukunda ise çekişmesiz bir yargı işi olarak kabul edilen bu durum, meydana gelen olaylarla ilgili tarafların mahkeme tarafından beyanları esas alınarak düzenlenen ve bu kaza sebebiyle ortaya çıkabilecek uyuşmazlıklarda delil olarak kullanılacak ispat değeri mahkemenin takdirine kalmış bir belgedir²⁰⁶. Bu ispat değeri raporun zamanında verilip verilmediğine, rapora esas alınan ifadelerin tutarlığına göre değişkenlik göstermektedir. Bu açıdan bakıldığında aksi ispat edilen bir belge niteliğinde görülse de denizde meydana gelen olayla ilgili başka bir şekilde bir delil bulmanın son derece zor bir durum olduğu göz önüne alındığında çoğu zaman bu belge, denizde meydana gelen olayla ilgili olarak yegâne delil teşkil etmektedir²⁰⁷. Bununla birlikte deniz

²⁰² Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 341.

²⁰³ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 341.

²⁰⁴ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 101.

²⁰⁵ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 342.

²⁰⁶ Tekil, *Deniz Hukuku*, 196; Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 94 vd.

²⁰⁷ Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku*, 146.

raporunun kaptan tarafından düzenletirilmesi sebebiyle kaptan lehine delil teşkil edemeyeceğine ilişkin görüşlerin varlığına rağmen kanaatimizce deniz raporu kaptan için lehe veya aleyhe delil teşkil edebilecektir²⁰⁸.

IV. GEMİ KAPTANININ TÜRK TİCARET KANUNU UYARINCA SORUMLULUĞU

A. GEMİ KAPTANININ SORUMLULUĞUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ VE SINIRLARI

Kaptan, bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde TTK m. 1080 hükmü gereğince tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır. Tedbirli bir kaptan gibi hareket etmediği zamanda TTK m. 1089 uyarınca kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle TTK'nın m. 1088 ilâ m. 1118'deki ve diğer hükümlerinde belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur. Kaptanın sorumluluğunun tayininde "tedbirli bir kaptan" ifadesi oldukça önem arz etmektedir. Tedbirli bir kaptandan kasıt, kabiliyeti ve tecrübesi normal olan, kamu hukuku ve özel hukuk hükümlerinin, bizzat akdettiği ve ifası kendisine düşen sözleşmelerin ve denizcilik teamüllerinin kendisine yüklediği görevlerin gereğini objektif ölçüde dikkat ve ihtimamla yerine getiren, görevine bağlı bir kaptandır²⁰⁹. Kaptanın tedbirli bir kaptan gibi hareket edip etmediğinin belirlenmesi noktasında somut olayın nitelikleri ve gelişimi dikkate alınarak bir değerlendirme yapılması gerekmektedir²¹⁰.

Çalışmamız kapsamında değinmiş olduğumuz kaptana tanınan yetki ve görevler beraberinde kaptana sorumluluklar da getirmiştir. TTK'da kaptanın donatana, yük ilgililerine ve üçüncü kişilere karşı sorumluluğu ile ilgili hükümlere yer verilmiştir. Bu bölümde kaptanın sorumluluğunun hukuki niteliği ve sınırları ile kaptanın donatana, yük ilgililerine ve üçüncü kişilere karşı sorumluluğu ele alınacaktır.

Kaptanın sorumluluğu TTK m. 1089/1'de "*Kaptan kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle bu Kısım ile diğer Kısımlarda belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumludur.*" kusur sorumluluğu olarak öngörülmüştür. Kaptan bu sorumluluktan TTK m. 1089/2 gereğince donatanın emrine uyararak kurtulamayacağı gibi, TTK m. 1089/3 uyarınca durumu bilerek kaptana vermiş olan donatan da kaptanla birlikte sorumlu tutulmuştur. Kaptanın kusura dayanan sorumluluğu

²⁰⁸ Aynı yönde bkz. Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 100.

²⁰⁹ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 116; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 314; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 152; Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 201.

²¹⁰ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, 117; Nitekim çok hızlı karar verilip harekete geçilmesi gereken beklenmedik tehlikeler karşısında durumun takdirindeki her yanılmayı kusurlu hareket olarak kabul etmek doğru olamaz. Bu husus doktrinde özellikle çatmalardan hemen önce yapılmış manevralar hakkında kabul edilmiştir. Bkz. Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 201.

TTK'da sınırsız bir sorumluluk olarak belirlenmemiş, TTK m. 1089/4 uyarınca kaptanın Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğu ifade edilmiştir.

Sorumluluğun sınırlandırılması deniz hukukundan çoktan beri uygulanan bir ilke olup, bu ilke sayesinde gemi maliki, çarterer, gemi yöneticisi, işleyen, kurtaran, kaptan ve diğer gemi adamları kendi hareketlerinin yol açtığı zararlardan kaynaklanan tazminat sorumluluğunu sınırlayabilir²¹¹. Eşyaların denizyolu ile taşınmasını düzenleyen kanunlar ve konvansiyonlar tarafından verilen özel sınırlandırmaların yanında donatan sorumluluğunu doğurabilecek olaylardan kaynaklı tüm taleplere karşı uluslararası olarak sorumluluğunu sınırlandırma hakkını düzenleyen uluslararası düzenlemeler mevcuttur²¹². Donatanın sorumluluğun sınırlandırılması donatanın faaliyetini sürdürmesini sağlamak amacıyla getirilmiş bir teşvik niteliğindedir²¹³. Ek sorumluluk sınırlandırma uygulamaları petrol kirliliği ve nükleer zarar gibi ölçülemez büyüklükteki riskleri kapsamaları için oluşturulmuştur²¹⁴. Bununla birlikte tüm bu sorumluluk sınırlandırmaları uygulamalarındaki vurgu kaptana değil donatanadır²¹⁵.

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması amacıyla ulusal ve uluslararası düzenlemelerde farklı sistemler uygulanmış olup²¹⁶, bunlar arasında abandon (terk) sistemi²¹⁷, sınırlı aynı sorumluluk sistemi²¹⁸, geminin tonajına göre belirlenen bir tutarla sınırlı sorumluluk sistemi²¹⁹ ön plana çıkmaktadır.

²¹¹ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 227.

²¹² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 227.

²¹³ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 228; Sözer; s. 239.

²¹⁴ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 228.

²¹⁵ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 228.

²¹⁶ Çağa/Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 152; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 240.

²¹⁷ Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında uygulanan en eski sistem olan abandon (terk) sistemi donatanın gemisini terk ettiğini beyan etmesiyle sınırsız sorumluluktan kurtulması esasına dayanmaktadır. Bu sistem uyarınca talep sahiplerinin talebi bundan dolayı gemi ve yük ile sınırlı kalmakta olup, bu sistem ABD ve 1924 Deniz Gemilerinin Maliklerinin Sorumluluğunun Sınırlanılmasına Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Konvansiyona hala taraf çok az devletin dâhil olduğu çok az yargılama alanlarında uygulanmaktadır. Türkiye'de ise 1864 tarihli Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahriye ile bu sistem kabul edilmiştir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 241-242; Bu devletler Brezilya, Bulgaristan, Macaristan olarak belirtilmiştir. Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 228.

²¹⁸ Sınırlı aynı sorumluluk sisteminde donatan deniz serveti olarak ifade edilen gemi ve navlun ile sınırlı olmak üzere sorumlu olup, donatanın bunların dışında kalan kara serveti olarak ifade edilen malvarlığına alacaklıların kural olarak başvuru hakları yoktur. Deniz servetinin oluşturan gemi ve navlunun ortadan kalkması ve söz konusu unsurların yerine kaim olan değerlerin olmaması durumunda donatanın sorumluluğu sona ermektedir. Bu sistem E-TTK'da benimsenen sistemdir. Bkz. Sözer, s. 244

²¹⁹ Geminin tonajına göre belirlenen bir tutarla sınırlı sorumluluk sisteminde geminin ağırlığı esas alınmakta ve sorumluluğun tespitinde geminin her bir tonu karşılığında belli bir tutar öngörülmektedir. Sorumluluğun sınırlandırılmasında gemi tonajı dikkate alınmaktadır ve esas alınacak gemi

1957 tarihli Brüksel Konvansiyonu'nda benimsenen geminin tonajına göre belirlenen bir tutarla sınırlı sorumluluk sistemi²²⁰ 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (Londra Konvansiyonu)'nda revize edilerek benimsemiştir²²¹. Konvansiyon sorumluluk seviyelerini önemli ölçüde artırmış ve her ton için farklı özel çekme hakkı (ÖÇH) oranları ile tonaj bantları getirmiştir²²². Konvansiyon “gemi malikinin davranışından veya kusurundan doğan” ifadesini kaldırmış, yerine “şahsi fiil veya ihmalden ileri gelen zarara kasten yahut cüretkarane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuru ile sebebiyet vermiş olduğu ispat olunan sorumlu kişinin sorumluluğunu sınırlandıramayacağını” ifadesini getirerek bu sınırın aşılmasını önemli ölçüde zorlaştırmıştır²²³. Bu Konvansiyona göre; donatan gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak gerçekleşen ölüm, yaralanma ve her türlü eşya ziya ve hasarı ve diğer bütün zararlardan doğan alacaklar için sorumluluğu sınırlandırma hakkına haizdir.

1957 Brüksel Konvansiyonundan önce kaptanın donatanın sorumluluk sınırlamasından yararlanıp yararlanamayacağı kaptan maliki olmadığı bir şeyi terk edemeyeceğinden, sınırlama gemi adamlarının seyirüfere çıkmalarını teşvik etmek adına gemi adamlarını korumak maksadıyla getirilmediğinden ayrıca talepte bulunanların böyle bir durumda taleplerini donatandan ziyade cebi daha dar olan (parası ve gücü olmayan) kaptana yöneltilmesi mümkün olduğundan tartışma konusu olup genellikle mümkün görülmemekteydi²²⁴. 1957 Brüksel Konvansiyonu sınırlama hakkını kaptana doğru genişletmiştir²²⁵. 1976 Londra Konvansiyon m.

tonajı “Gemilerin Ölçülmesine Dair 1969 tarihli Uluslararası Konvansiyon” kapsamında gayrisafi tonajın ölçülmesi hakkında öngörülen kurallara göre belirlenmektedir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 243.

²²⁰ 1957 tarihli Brüksel Konvansiyonu'na göre donatanın sorumluluktan kurtarmak kolay bir husus olmadığından ve tazminat talep edenler Konvansiyonda öngörülen sınırlandırmaları kolayca aşabildiğinden ve Konvansiyonda belirlenen tazminat miktarları çok düşük olduğundan Londra Konvansiyonu ihdas edilmiştir.

²²¹ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 228-229.

²²² Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 229; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 281.

²²³ Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 300-301; Sorumlu kişinin eylemi ya da ihmalinin kasti ya da pervasız olduğu hususunu ispat yükü iddia sahibinin üzerinde olduğu için bu durum “aşılabilir sınır (unbreakable limit)” olarak nitelendirilmiştir. Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 229.

²²⁴ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 230.

²²⁵ Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 232; 1957 Brüksel Konvansiyonu m. 6/2'ye göre; şu kişiler sorumluluklarını sınırlandırabileceklerdir. Çarterer, gemi yöneticisi ve işleyen, kaptan, gemi adamları ile malikin, çartererin, gemi yöneticisinin ve işletenin diğer adamları. Ayrıca 1957 Brüksel Konvansiyonu m. 6/3 uyarınca kaptanın aynı zamandan geminin maliki, çartereri veya işleteni olması halinde, sorumluluğunu ancak talep konusu zarara, kaptan veya gemi adamı olarak görev yaptığı sırada sebebiyet vermesi halinde sınırlama hakkına sahip olabileceği öngörülmüştür.

1/4'te bu husus tekrar edilmiştir²²⁶. 1976 Londra Konvansiyonu uyarınca kaptan şahsi fiil veya ihmalden ileri gelen zarara kasten yahut cüretkarane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuru ile sebebiyet vermiş olduğu ispat edilirse sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybedecektir. Bunun haricinde sorumluluğun sınırlanması dışında tutulan alacakları 1976 Londra Konvansiyonu m. 3'te sayılmıştır²²⁷.

1976 Londra Konvansiyonu ile bu Konvansiyonu değiştiren 1996 Protokolü'nün Türkiye açısından uygulanabilir olduğu TTK m. 1328'de hüküm altına alınmıştır. TTK'da benimsenen sistem de geminin tonajına göre belirlenen bir tutarla sınırlı sorumluluk sistemidir²²⁸.

B. GEMİ KAPTANININ DONATANA KARŞI SORUMLULUĞU

Kaptan; geminin sevk ve yönetimiyle görevli ve bundan doğrudan sorumlu olan kişi olarak, tüm işlerinde, tedbirli bir kaptan gibi davranmak zorundadır. Bu nedenle, önemli bir kaptanın göstereceği özeni göstermeyen, kusurlu fiilleri ile ya da temsil yetkisini gereği gibi kullanmayan kaptan donatana verdiği zarar-

²²⁶ Donatanın fiil ihmal veya hatalarında sorumlu olduğu kişilere karşı yapılacak talepleri düzenleyen 1976 Londra Konvansiyonu açıkça istihdamı süresince sahibin donatanın temsilcisi olarak hareket eden kaptanı içine alır ona sorumluluğunu sınırlama yetkisi verir. Bkz. Cartner/Fiske/Leiter, *The International Law of The Shipmaster*, 232.

²²⁷ a)- Kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garame (paylaştırma) alacakları. (b)- Hidrokarbonlar (akaryakıtlar) ile kirlilemeden 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 öngörülen 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, haleflerinin veya yardımı alacakları ileri sürmeye hakkı bulunan diğer kişilerin alacakları. Bkz. Şaban Kayıhan, Kara Etem, "Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi", *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (İMHD)* 6, S. 10 (2021), s. 70; Petrol kirliliğinin yol açtığı gemilerin sebep olduğu zararlar sınırlama dışı bırakılmıştır Londra'da 27 Kasım 1992'de imzalanmış Protocol to Amend the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 'in tadil edilmiş metni olan Civil Liability Convention 92 (CLC 92) olarak anılan konvansiyonda tanımı yapılan bir geminin petrol kirliliğine yol açması durumunda CLC 92 uygulanacaktır. TTK m. 1336'da bu konvansiyona atf yapılmıştır. Nükleer zararlar da 1976 Londra Konvansiyonu'nda kapsam dışı bırakılmıştır. Paris'te 29 Temmuz 1960 tarihinde imzalanmış nükleer enerji alanında üçüncü kişilere karşı sorumluluğu düzenleyen anlaşma ve Nükleer Zararlar için Hukuki Sorumluluk Hakkında Viyana Sözleşmesi hükümleri nükleer zararlardan kaynaklı sorumluluğa uygulanabilecektir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 308.

²²⁸ Bununla birlikte 1976 Londra Konvansiyonu'na ve 1996 Protokolü'ne Türkiye Cumhuriyeti'nin katılma iradesinin Anayasa m. 90 hükmü gereğince uygun bir şekilde teşekkül etmediğini, bu bağlamda Konvansiyonun Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu bir konvansiyon olmadığını ve TTK'nın m. 1328 vd. hükümlerinin Türkiye Cumhuriyeti'nin konvansiyona katıldığını işaret eden hükümler olarak nitelendirilemeyeceğini belirtmemiz lazım gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 248 vd.

lardan tespit sorumlu olacaktır²²⁹. TTK m. 1109/1 hükmü gereğince “*donatan, kaptanın onun adına hareket ettiğini bildirerek veya bildirmeyerek, gemiyi sevk ve idare eden kişi sıfatıyla kanuni yetkileri dâhilinde yaptığı hukuki işlemlerden dolayı üçüncü kişilere karşı hak iktisap eder ve borç altına girer*. Bu hükme binaen kaptan üçüncü şahıslara verdiği ve donatanın sorumlu olduğu zararlardan dolayı donatana karşı sorumlu olup, bu zararları tazmin eden donatan kaptana rücu edebilecektir. TTK m. 1109/2 hükmü uyarınca, *Kaptan, ifasını ayrıca üstlenmedikçe veya kanuni yetkilerini aşmadıkça, yapmış olduğu işlemlerden dolayı şahsen borç altına girmez.*”. Kaptanın temsil yetkisi bölümünde ayrıntılı şekilde ele aldığımız üzere, kaptanın temsil yetkisini aşarak yapmış olduğu işlemlerden dolayı donatan sorumlu olmayacaktır. Ancak kaptanın temsil yetkisi sınırlandırılmış olmasına rağmen, kaptanın iyiniyetli üçüncü kişilerle işlem yapması durumunda bu işlemler donatanı da bağlayacağından, donatanın kaptana rücu etmesi durumu hâsıl olabilecektir²³⁰. Kaptan TTK m. 1110/2 hükmü gereğince; donatana geminin durumu, yolculuk sırasında meydana gelen olaylar, yaptığı sözleşmeler ve açılan davalar hakkında düzenli şekilde bilgi vermekle yükümlü olduğu gibi, şartlar elverdikçe bütün önemli işlerde, ödünç para veya veresiye mal alma ve benzeri kredi işlemlerini yapma, kambiyo taahhüdünde bulunma durumunda yolculuğun değiştirilmesi veya kesilmesi gerektiğinde ve olağanüstü tamirler ile alımlarda donatandan talimat istemek zorundadır. Bu hususlara aykırı hareket ettiği takdirde donatana karşı sorumlu olacaktır. Kaptan TTK m. 1110/3’e göre elinde yeterli para bulunsa bile ancak zorunluluk halinde olağanüstü tamirleri yaptırmaya yetkili olup, aksi halde donatana karşı sorumluluğu söz konusu olacaktır. Kaptan TTK m. 1110/4 uyarınca gemi ile ilgili tüm hususlarda donatana gerekli bilgileri sağlamalı ve hesap verme sorumluluğunu yerine getirmelidir. TTK m. 1110/5 uyarınca kaptan; taşıtandan, yükletenden ve gönderilenden ödül veya tazminat gibi her ne ad altında olursa olsun navlun dışında aldığı bütün paraları da donatanın hesabına alacak yazmak zorunda olup, buna aykırı hareket ettiği takdirde donatana karşı sorumluluğu söz konusu olacaktır. TTK m. 1111 uyarınca, kaptan, donatanın muvafakati olmaksızın kendi hesabına gemiye eşya yüklediği takdirde bu gibi yolculuklarda benzer eşya için yükleme yerinde ve zamanında istenebilecek en yüksek navlunu donatana ödemeye zorunlu olup, donatan kaptanın ödediği navlunun karşılamadığı zararı için tazminat isteme hakkına da sahip olacaktır.

Kaptanın donatana karşı olan sorumluluğu kanundan kaynaklanan bir sorumluluktur. Nitekim TTK m. 1089/1’de kaptanın kusuruyla yol açtığı zararlardan ve TTK’da belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zararlardan dolayı, yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkese karşı sorumlu olduğu ifade edilmiştir. Her ne kadar doktrinde ve yargı kararlarında kaptanın donatana karşı

²²⁹ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 212.

²³⁰ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 214.

sorumluluğu, sözleşmeden doğduğu ifade edilse²³¹ de kanaatimizce bu sorumluluk kanunundan kaynaklanmaktadır.

Donatan ile kaptan arasında bir hizmet sözleşmesinin söz konusu olduğu durumda, donatan, kaptanla aralarında hizmet sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir borç olmaması veya gerçekleştirilen faaliyetin uzmanlığı gerektiren bir hizmet, meslek veya sanatı içerip kanun ya da yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütülebilen bir faaliyet olmaması durumlarında kendi kastı ve ağır ihmali kapsamına girmeyen hafif kusurlarından sorumlu olmayacağını TBK m. 115 uyarınca kararlaştırılabilir²³². Böyle bir halde, zararın kaptanın TTK'da düzenlenen görevlerinden birinin yerine getirilmemesinden kaynaklanması halinde kusuru olmadığını ispat yükü kaptana düşecek olup, kaptanın sorumluluğu genel hükümlerden özelikle TBK'dan kaynaklanmışsa talepte bulunan kusuru ispat edecektir²³³.

C. GEMİ KAPTANININ YÜKLE İLGİLİLERE KARŞI SORUMLULUĞU

Kaptanın yükle ilgililere karşı sorumluluğu TTK m. 1112 uyarınca kanundan kaynaklanan bir sorumluluktur. Kaptanın bu sorumluluğu yükün teslim alınmasından itibaren başlamaktadır. Kaptan, yolculuk esnasında yükle ilgili olanların menfaati gereği eşyanın en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlü olup, bu özeni göstermediği hallerde yükle ilgililere karşı sorumluluğu söz konusu olacaktır. Kaptan, bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınması gerektiğinde, yükle ilgililerin menfaatlerini göz önünde bulundurmakla ve mümkünse talimatlarını almakla ve talimat alması mümkün olmadığı takdirde, kendi takdirine göre hareket edip, yükle ilgili olanları, bu gibi durumlardan ve alınan önlemlerden gecikmeksizin bilgilendirmek için üzerine düşeni yapmakla mükelleftir. Bu yükümlülüğünü yerine getirmemesinden dolayı sorumluluğu söz konusu olacaktır. Kaptan, bu gibi durumlarda eşyayı tamamen veya kısmen boşaltmaya ve eşyanın bozulması yüzünden veya diğer sebeplerden ileri gelebilecek büyük bir zararın başka surette önüne geçilemeyeceği anlaşılıyorsa, eşyayı satmaya; korunması yahut daha ileri götürülmesi için gereken parayı sağlamak için rehnetmeye yetkili olup, bunun dışından ancak yolculuğun devamı için zorunluluk bulunduğu takdirde, eşya üzerinde onu satmak, rehnetmek veya kullanmak suretiyle tasarrufta bulunabilir. Bu tasarruf yetkisinin TTK'da belirtildiği şekilde kulla-

²³¹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 363; Tekil, *Deniz Hukuku*, 107; "... Ayrıca, kaptanın donatana karşı sorumluluğu, sözleşmeden doğmaktadır. Hizmet ilişkisi nedeniyle ve Borçlar Yasasının 126. maddesi hükmü uyarınca, 1.3.1974 olan çatma tarihine göre, 5 yıllık zamanaşımı süresi de dolmamıştır. Bunun dışında, karşı gemideki zarara ilişkin davanın süresinde açılmış olması, kaptanın kişisel ve zincirleme sorumluluğu bulunması karşısında kesinleşme ve ödeme tarihleri uyarınca rücu için, TTK'nun 1259/2. maddesinde öngörülen 2 yıllık zamanaşımı süresi de geçmiş değildir." Bkz. Y11. HD, 17.01.1980, E. 1979/5684, K. 1980/134 (E.T.: 25.12.2015).

²³² Şeref Ertaş, "Borçların İfası ile İlgili Yeni Borçlar Kanununun Değerlendirilmesi", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Prof. Dr. Cevdet Yavuz'a Armağan (2012): 313; Galip Sermet Akman, *Sorumsuzluk Anlaşması*, (İstanbul: Sulhi Garan Matbaası, 1976), 77-78.

²³³ Ersözlü, *Kaptanın Hukuki Sorumluluğu*, 216.

nılmadığı durumlarda kaptanın yükle ilgililere karşı sorumluluğu doğacaktır. TTK m. 1115 uyarınca kaptan, para ihtiyacı müşterek avaryadan kaynaklanmış olup da bunu karşılamak için değişik önlemlerden birine başvurabilecek durumda bulunuyor ise, bunlardan ilgililere en az zarar verecek olanını seçmek zorunda olup, müşterek avarya hâli bulunmadığı takdirde, kaptan, sadece, para ihtiyacı başka yolla karşılanamıyorsa veya diğer önlemlerin alınması donatan yönünden katlanılamayacak bir zararın doğmasına sebebiyet verecekse, eşyayı satabilir, rehnedebilir veya diğer bir şekilde eşya üzerinde tasarrufta bulunabilir. Buna aykırı davranmasından dolayı yükle ilgililere karşı sorumluluğu doğacaktır.

Kaptanın yükle ilgililere karşı sorumluluk bahsinde TTK m. 1190 hükmüne değinilmesi lazım gelmektedir. Bu hüküm uyarınca taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluk sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanır. Böyle bir dava, taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılırsa, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, o da, taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir. Kaptan TTK m. 1179/2 “*Taşıyanın adamları*” terimi, *taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar.*” hükmü uyarınca aralarında bir hizmet sözleşmesi olmasa dahi taşıyanın adamı olarak değerlendirilebilir. Bu kapsam da kendine karşı açılacak davalarda taşıyanın sorumluluktan kurtulması hallerinden ve sorumluluğu sınırlandırma hakkından faydalanabilir²³⁴.

²³⁴ TTK m. 1186/1: Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz; meğerki, eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeye önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun. Özel Çekme Hakkı, fiilî ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınınca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilir. 11230 (2) Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir. (3) Eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır. (4) Yükletenin birinci fıkra uyarınca yaptığı bildirim denizde taşıma senedine yazılmışsa, bu kayıtlar karine oluşturur, ancak, bu karine taşıyan bakımından bağlayıcı değildir; 1239'uncu maddenin üçüncü fıkrası, söz konusu kayıtlar hakkında uygulanmaz. (5) Yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz. (6) Taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır; şu kadar ki, bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla

D. GEMİ KAPTANININ YOLCULARA KARŞI SORUMLULUĞU

TTK m. 1265 hükmü ile; “*taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamları aleyhine bu Bölümde düzenlenen zararlar dolayısıyla dava açılmışsa, bu kişiler; zararın görevlerini yerine getirdikleri sırada meydana gelmiş olduğunu ispatlamak şartıyla, taşıyana ve fiilî taşıyana bu Bölümde tanınan savunma imkânlarından ve sorumluluk sınırlarından*²³⁵ yararlanabilirler.” Kaptan gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler TTK gereği gemi adamı olarak ifade edilmektedir. Bu kapsam da kaptan da taşıyan ile arasında bir hizmet ilişkisi olmasa dahi borçlar hukuku anlamında yardımcı kişi sıfatına sahip olduğundan bu kapsamda değerlendirilebilir. Bu hükümden hareketle yolcular meydana gelen zararlardan dolayı kaptana dava açtıkları durumda, kaptan da taşıyanın tabi olduğu sorumluluk esaslarına ve sınırlamalarına göre sorumlu olacaktır.

E. GEMİ KAPTANININ ÜÇÜNCÜ KİŞİLERE SORUMLULUĞU

DİK m. 2/B uyarınca, bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabıt ve tayfalarla diğer kimselere gemi adamı denir. Gemi adamından bahsedilmemiz için bir hizmet sözleşmesiyle donatana gemide hizmet etmeyi taahhüt etme unsuru elzemdir. Ayrıca bu hizmetin gemiye bağlı olması ve gemide ifa edilmesi gerekmektedir. Bu şekilde donatanın emir talimatı altında çalışacaktır. TTK m. 1062 uyarınca gemi adamı olarak kaptanın kusurlarından doğan sorumluluk hükümlerine göre zarardan donatan sorumlu olacaktır²³⁶. Donatanın gemi adamlarının

olamaz. (7) Taşıyanın, birinci ve altıncı fıkraların birlikte uygulanması hâlinde toplam sorumluluğu, eşyanın tam zıyandan sorumluluğu hâlinde birinci fıkra gereğince tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemez. (8) Taraflar, birinci ve altıncı fıkralarda öngörülen sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırabilirler; şu kadar ki, birinci fıkra bakımından tarafların kararlaştırdığı sınır, o fıkradaki öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz.

²³⁵ TTK m. 1263- (1) Kabin bagajının uğradığı ziya veya hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 2.250 Özel Çekme Hakkını aşamaz. (2) Araçlar ve içlerinde veya üzerlerinde taşınan her çeşit bagajın uğradığı ziya ve hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için araç başına 12.700 Özel Çekme Hakkını aşamaz. (3) Birinci ve ikinci fıkralarda belirtilenler dışındaki bagajın zıyayı veya hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 3.375 Özel Çekme Hakkını aşamaz. (4) Taşıyan ve yolcu, taşıyanın sorumluluğuna, zararın tamamından indirilmek üzere aracın uğrayacağı ziya veya hasar için 330 Özel Çekme Hakkı, diğer bagajın uğrayacağı ziya veya hasar için de yolcu başına 149 Özel Çekme Hakkını aşmayacak bir muafiyetin uygulanması hususunda anlaşabilirler.

²³⁶ TTK m. 1062'nin uygulanma şartları, 1) Zarar veren gemi adamı olacak, 2) Zarar verici fiil ile hizmetin görülmesi arasında fonksiyonel bir bağ bulunmalıdır. Zarar istihdam edenin müstahdemi kendi amacını, menfaatini gerçekleştirmek için görevlendirdiği işin ifası sırasında verilmiş olmalıdır. Gemi adamının görev ile hiçbir fonksiyonel bağlantısı olmayan tamamen kişisel düşünce ve zevk için verdiği zararlardan donatan sorumlu tutulamaz. Görevin ifası sırasında yapılan işle hiçbir bağı olmayan davranışlarda sorumluluk doğurmaz. Örneğin sigara içerken yangın çıkarması; yüklenmek üzere iskelede bekleyen başka yüklerle zarar vermesi, hırsızlık yapması gibi. TTK 1089'a göre kaptan: kusuruyla yol açtığı zararlardan görevlerini yapmamasından doğan zararlardan dolayı yolcular da dâhil gemi ve eşya ile ilgili olan herkese karşı sorumludur. Tedbirli bir kaptanın göstereceği özeni göstermek zorundadır. 3) Gemi adamı zarara kusuru ile sebep olmuş olmalıdır. Kusur için temyiz kudreti gerekli o yoksa donatan sorumlu değil. Ancak gemi adamı bu halde olmasına rağmen; gemi adamını seçip görevlendirmekte, göreve devam

ve zararlardan sorumluluğu kategorik olarak istihdam edenin sorumluluğudur. Bu tür sorumluluk, haksız fiilden doğan sorumluluk bakımından TBK m. 66 ve akdi sorumluluk itibarı ile TBK m. 116 düzenlenmiştir. Ancak donatanın istihdam eden sıfatı ile sorumluluğu, denizciliğin belli özellikleri ve ihtiyaçları dikkate alınarak, TTK tarafından ayrıca düzenlenmiştir. TTK m. 1062 uyarınca donatan bu zarardan gemi adamı ile birlikte ve müteselsil olarak sorumludur. Donatanın sorumluluğu gemi adamının sorumluluğuna ek munzam bir sorumluluktur. Diğer bir deyişle; donatanın sorumlu tutulabilmesi için gemi adamının sorumlu olması gerekmektedir. Gemi adamı sorumluluktan kurutulursa donatan da o oranda sorumluluktan kurtulur. Bunun haricinde donatana bir defa hakkı tanınmamıştır. Bunun haricinde zarara sebebiyet veren gemi adamı TBK m. 49 hükmü gereğince, haksız fiil hükümlerine göre sorumlu olacaktır. Bu durumda zarar görenlerin TTK m. 1062 hükmüne binaen donatana ve TBK m. 49 hükmü gereğince kaptana başvurabilmeleri mümkündür. Dolayısıyla kaptanın üçüncü kişilere karşı sorumluluğu TBK m. 49 hükmü uyarınca haksız fiil sorumluluğu esaslarına tabidir.

SONUÇ

Kaptana ilişkin TTK düzenlemelerinde, kaptanın gemideki en yüksek otorite, yani geminin yönetim ve organizasyonundaki asıl kişi olması sebebiyle, bağlama limanından varma limanına kadar donatanın, taşıyanın ve yükle ilgililerin gemideki temsilcisi olduğu ve bu temsil yetkisinin alelade bir temsil yetkisi olmadığı, kaptana gerektiğinde sadece donatan tarafından yapılması öngörülen işlemleri yapabilme ayrıcalığı tanıyan bu ayrıcalıklarla doğru orantılı olarak ona yolculuğun güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesi, sevk ve idare ettiği geminin iyi bir şekilde yönetilmesi noktasında önemli görev ve sorumluluklar öngören bir yetki olduğu belirtilmiştir. Kaptanın bağlama limanı dışında oldukça geniş olan bu yetkileri bağlama limanında azalmaktadır. Taşıyan ile donatanın ayrı şahıslar olduğu hallerde kaptanın taşıyanı da temsil yetkisi vardır. Kaptanın donatanı temsil yetkisi TTK'da sistematik

etmesine göz yummakta olan donatan veya kaptanın kusuru arsa donatan sorumlu olacaktır. 4) Üçüncü kişi zarar görmüş olmalıdır. Zarar dediğimiz zaman hem kişilerin hem eşyanın uğradığı zarar. Kişiler bakımından; buna ölüm ve bedeni zararlar ile manevi zararlar girer. Ölüm halinde destekten yoksun kalma tazminatı ölüm olmamış ise; tedavi masrafları. Bedeni zararalarda ise; tedavi masrafları ve harcamalar iş gücü kaybından doğan zararlar girer. Mala verilen zararlar bakımından, gemide yükün kaybı veya hasara uğraması, ile geminin dışındaki bütün maddi mallara verilen zararlar girer. Üçüncü kişi demek ise; zarar veren gemi adamı ve donatanın dışındaki tüm kişiler. Gemideki yolcular yükle ilgili şahıslar diğer gemi adamları çatma ve başka surette zarara uğrayan gemi veya gemilerin donatan veya donatanları. Karadaki menkul ve gayrimenkul mallar limandaki tesislerin bütün malikleri üçüncü kişi. 5) Gemi adamı eylemi hukuka aykırı olmalıdır. Söz konusu hükümde; bu şart zikredilmiş değilse; genel geçer hukuk prensipleri açısından bu durumu aramaktayız. Gemi adamının davranışında; hukuka aykırılığı engelleyen bir sebep varsa; donatan sorumlu değildir. Bunlar mağdurun rızası; kamu hukukuna dayanan yetki kullanılması meşru müdafaa, hakkını korumak için kuvvet kullanma. Hukuka aykırılık için Denizde Can ve Mal güvenliğinin sağlanması için konmuş kurallar gibi objektif normlara aykırı davranmak vardır. 6) Zarar ile eylem arasında uygun illiyet bağı gerekmektedir.

bir şekilde özel olarak düzenlendiği halde, taşıyanı temsil yetkisine ilişkin böyle bir durum söz konusu değildir. Kaptanın taşıyanı temsilen yapacağı hukuki işlemler, TTK'nın navlun sözleşmesine ilişkin genel hükümlerinde yer almaktadır. Kaptan TTK m. 1121 vd. hükümlerinde düzenlendiği üzere yüküle ilgilileri de temsil yetkisine sahiptir. TTK m. 1112/1 uyarınca yüküle ilgili olanların temsilcisi sıfatıyla onların talimatını alarak gerekli tedbirleri almaya ve yüküle ilgililerin menfaatlerini korumaya mecburdur. Eğer talimat alma imkânı yoksa TTK m. 1112/2 hükmü gereğince; kaptan kendisi harekete geçerek yapmış olduğu işlemleri gecikmesizin yüküle ilgililere bildirir. Kaptan TTK m. 1112/3 uyarınca; bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınması gerektiğinde, eşyayı tamamen veya kısmen boşaltmaya ve eşyanın bozulması yüzünden veya diğer sebeplerden ileri gelebilecek büyük bir zararın başka surette önüne geçilemeyeceği anlaşılıyorsa, eşyayı satmaya; korunması yahut daha ileri götürülmesi için gereken parayı sağlamak için rehnemeye yetkilidir Kaptanın yüküle ilgilileri temsil yetkisinin bir diğer uzantısını TTK m. 1211'de; "Navlun sözleşmesinin geminin umulmayan bir hâl yüzünden zıyayı sebebiyle hükümden düşmesi, kaptanın yüküle ilgili olanların yokluğunda 1112'nci madde gereğince, onların menfaatini korumak hususundaki yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Kaptan, acil hâllerde önceden danışmasına bile gerek olmaksızın, durumun gereğine göre eşyayı ilgililerin hesabına başka bir gemi ile varma limanına taşıtmak veya eşyanın güvenli bir yerde depo edilmesini veya uygun fiyatla satılmasını sağlamak zorundadır. Kaptan, bu yükümlülüklerinin ifası ve eşyanın bakımı için gereken giderleri karşılamak üzere eşyayı rehnemeye veya bir kısmını satmaya da yetkilidir." ifadesiyle görmektediriz.

Kaptanın sahip olduğu bu yetkilere binaen üstlendiği görevler söz konusudur. Kaptanın görevlerinin belirlendiği birçok uluslararası hukuk düzenlemesi olduğu gibi, ülkeler de bu düzenlemelerle uyumlu olarak iç hukuk sistemlerinde kaptanın görevlerini belirlemiştir. Deniz Ticareti Hukukunun önemli bir süjesi olan kaptan geminin sefere hazır bir şekilde yola çıkması, yolda iken denizin olağan tehlikelerine karşı güvenli bir şekilde ilerlemesi ve varma limanına sağ salım varması noktasında önemli görevlere sahiptir. Kaptanın yolculuk başlamadan önce, yolculuk sırasında, yolculuk bittikten sonraki görevlerini TTK'nın, "Deniz Ticareti" başlıklı 5. Kitabının Üçüncü Kısmını oluşturan "Kaptan" bahsindeki ve Dördüncü Kısmını oluşturan "Deniz Ticareti Sözleşmeleri" hükümlerinde yer almaktadır.

Kaptanın sorumluluğu TTK m. 1089'da düzenlenmiştir. Anılan madde içeriğinden kaptanın donatana, yüküle ilgililere, yolculara ve üçüncü kişilere karşı sorumlu olduğu, bu sorumluluğunun da ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu görülmektedir. Zira kaptan, TTK m. 1088 uyarınca bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır.

KAYNAKÇA

- Akman, Galip Sermet. *Sorumsuzluk Anlaşması*. İstanbul: Sulhi Garan Matbaası, 1976.
- Alhan, Yunus. “Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yönetmeliğindeki Taşıma İşleri Organizatörü Kavramının Türk Ticaret Kanunu ve İlgili Mevzuat Işığında Değerlendirilmesi.”, *Antalya Bilim Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (ABÜHFD)*, C. 8, S. 16, 2020, ss. 1135-1172.
- Aragon, James, Messer, Anna Tuuli. *Master's Handbook on Ship's Business*, Cambridge: Cornell Maritime Press, 2012.
- Attard, David Joseph. *The Imli Manual On International Maritime Law*. London: Oxford Press, 2014.
- Cartner, John A. C., Fiske, Richard P., Leiter, Tara L. *The International Law of The Shipmaster*, London: Informa Law, 2009.
- Cenkci, Esra, Çetinkaya, Mehmet. “Ticari Vekilin Kambiyo Taahhüdünde Bulunmaya Yetkisi”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 8, S. 86, 2013, ss. 25-29.
- Çağa, Tahir. *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995.
- Çiçek, Banu. *Türk Borçlar Hukukunda İradi Temsil Yetkisinin Sona Ermesi*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2010.
- Eren, Fikret. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2012.
- Eren, Fikret. *Mülkiyet Hukuku*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2014.
- Ertaş, Şeref. “Borçların İfası ile İlgili Yeni Borçlar Kanununun Değerlendirilmesi”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* Prof. Dr. Cevdet Yavuz’a Armağan, 2012, ss. 309-319.
- Ersözlü, Cenk Murat. *Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu*. İstanbul: Beta Yayınları, 2000.
- İzveren, Adil, Franko, Nesim, Çalık, Ahmet. *Deniz Ticareti Hukuku* Ankara: Adalet Matbaacılık, 1994.
- Göknil, Mazhar, Nedim. *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara: Ulus Matbaası, 1935.
- Hepgülerler, Ezgi. *Deniz Yolu ile Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığının Yükleme İstif Boşaltma ve Teslim Aşamalarında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Ankara: Seçkin Yayınları, 2011.
- Hirsch, Ernst. *Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Talebe Cemiyeti Yayınları, No. 7, 1942.
- Hopkins, F. N. *Business and Law for the Shipmaster*, Glasgow: Brown, Son & Ferguson, Ltd., 1998.
- Kayıhan, Şaban. *Deniz Ticareti Hukuku (Maritime Law)*, İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2020.
- Kayıhan, Şaban, Kara, Etem. “Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi”, *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi (İMHD)*, C. 6, S. 10, 2021, ss. 49-76.
- Kender, Rayegan, Çetingil, Ergon, Yazıcıoğlu, Emine. *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1*, İstanbul: Oniki Levha Yayınevi, 2014.

- Kılıçoğlu, Ahmet. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2015.
- Maclachlan, Malcolm. *The Shipmaster's Business Companion*, London: The Nautical Institute, 2004.
- Nas, Selçuk. *Gemi Operasyonlarının Yönetiminde Kaptanın Bireysel Karar Verme Süreci Analizi ve Bütünleşik Bir Model Uygulaması*, İzmir: Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, 2012.
- Nas, Selçuk. "Gemi Yönetimi Konusunda Gemi İşletmelerinin Nasıl Bir Gemi Kaptanı İstediklerinin Tespitine Yönelik Nitel Bir Araştırma," *Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C. 10, S. 2, 2008, ss. 121-151.
- Okay, M., Sami. *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul: Kutulmuş Matbaası, 1970.
- Sözer, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı Cilt 1*, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2019.
- Süzel, Cüneyt. *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, İstanbul: Oniki Levha Yayınevi, 2014.
- Tekil, Fahiman. *Deniz Hukuku*, İstanbul: Alkım Yayınları, 2001.
- Toremar, Marcus. *The Legal Position of the Shipmaster*, Sweden: Department of Law School of Economics and Commercial Law, Göteborg University, 2000.
- Yazıcıoğlu, Emine. *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul: Beta Yayınevi 2000.