

TÜRK TİCARET KANUNU TASARISINDA DONATAN VE DONATANIN SORUMLULUĞU ÜZERİNE HÜKÜMLER

*Yrd. Doç Dr. Burak ADIGÜZEL**

GİRİŞ

15.11.2005 tarihinde Meclis Adalet Komisyonuna sevk edilen Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, ayrıntılı bir çalışma için Adalet Alt Komisyonuna havale edilmiş, buradan kamuoyu görüşlerinin alınması için bütün kamu kurum ve kuruluşları ile ilgili sivil toplum kuruluşlarına gönderilmiştir. Görüşlerin alınması¹ ve altı aylık bir süre içinde Alt Komisyon Raporu verilen Tasarı, esas komisyon sıfatıyla Adalet Komisyonunda görüşülmeyi beklemektedir.

Adalet Komisyonunda görüşülmesinden sonra Genel Kurula gönderilecek Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, uzun ve meşakkatli bir çalışma sonrasında meydana getirilmiş, günün koşullarına, bilhassa hızla değişen ve gelişen küresel ticaret ile uyuma önem veren bir esas üzerine bina edilmeye çalışılmıştır².

Tasarının Beşinci Kitabı “Deniz Ticareti” başlığı altında, deniz ticaretine ilişkin hükümleri ortaya koymaktadır³. Deniz ticaretine ilişkin bu hükümler, bazı farklı değişiklikleri de içinde barındırmakla beraber, temelde yine mehz Alman Ticaret Kanunu’nun (HGB) deniz ticaretine ilişkin hükümlerine

* Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

¹ Görüşlerin alınması ve tartışma için, beş aylık bir süre verilmesi eleştirilere yol açmıştır. Bu konuda, **Çetingil A. Ergon/Kernder Rayegân/Ünan Saim/Yazıcıoğlu Emine**; TTK Tasarısının “Deniz Ticareti” Başlıklı 5.Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, Deniz Hukuku Dergisi, Ocak 2006, s.2.

² Bu konuda geniş bilgi için bkz.**Tekinalp Ünal**; Tasarının Takdimi Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Düşünce Yapısının Taşıyıcı Kolonları, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans Bildiriler-Tartışmalar 13-14 Mayıs 2005, BTHAE 2005, s.9 vd, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Paneli**, Türkiye’de Hukuk Reformu Toplantıları, Hukuki Perspektifler Dergisi (HPD), S.4, Ağustos 2005, s.7 vd.

³ 6762 sayılı TTK’da dördüncü kitap olarak düzenlenen deniz ticaretine ilişkin hükümler, Tasarıda, TTK’da kıymetli evrak hükümleri içinde yer alan taşıma hukukuna ait kaidelelerin ayrı bir dördüncü kitapta düzenlenmesi nedeniyle beşinci kitap olarak karşımıza çıkmaktadır.

sadık kalınmıştır⁴. Özellikle deniz ticaretinde, mehz HGB’de zaman içinde reform yönünde yapılan değişikliklere karşın, bu yönde TTK’da günümüze kadar benzer bir düzenlemeye gidilmemesi, birçok kural açısından TTK’nın, günümüz deniz ticaretine uyum sağlayamamasına ve ihtilafların çözümünde uluslararası yeknesaklaşan kaidelerden farklı ve çoğunlukla eksik çözümlere gidilmesine yol açıyordu.

Nitekim Tasarıda, deniz ticaret hukukuna ilişkin kurallar yazılırken, bu problemin ortadan kaldırılmasının amaçlandığı görülmektedir. Bilhassa, mehz HGB’nin deniz ticaret hukukunda zaman içinde yapılan uluslararası konvansiyonlarda kabul edilen düzenlemeleri esas alarak, deniz ticaret hukuku açısından önemli iki konu olan donatanın ve taşıyanın sorumluluğunda yaptığı değişiklikler, bizde ileride de bahsedeceğimiz üzere özde farklı bir biçimde olmamakla beraber, başka bir tarzda HGB’den Tasarı metnine dâhil edilmeye çalışılmıştır⁵.

Bunun yanında, gerek yerli gerekse yabancı doktrinde deniz ticaret hukukunda bazı kavramlar için ileri sürülen görüşler ve bazı ulusal kanun düzenlemeleri de ele alınarak, bu konuların yer aldığı metinlere Tasarıda yer verilmiştir.

İşte, Tasarıda bu şekilde yer alan deniz ticaret hukukuna ait hükümler içinden, deniz ticaret hukukunun en önemli kavramlarından biri olan donatan ve donatanın sorumluluğuna ilişkin kurallar, bu düzenlemeler içinden incelememizin konusunu oluşturmaktadır.

I. Donatan

A. Tasarıdaki Donatan Kavramı

Tasarının 931.maddeden başlayan deniz ticaretine ilişkin hükümlerinde, “Donatan ve Donatma” İştiraki başlıklı İkinci Kısımda yer alan 1061.maddesinin birinci fıkrasında donatan kavramı şöyle tanımlanmıştır:

“Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir.”

Söz konusu hükümle ortaya konulan donatan kavramı, hâlihazırdaki TTK m.946’daki donatan kavramından farklıdır. TTK’da, gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibine donatan denilerek kavram; donatanın deniz ticaret gemisi, bu gemiye sahip olması ve kazanç maksadıyla bu gemi-

4 Ünan Saim; Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Bölümünün Değerlendirilmesi, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.II, S.1, İstanbul 2005, s.576.

5 Bu konudaki eleştiriler ve buna ilişkin görüşler için, bkz. Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.3-5, Ünan, s.576.

yi kendi adına işletme unsurlarından⁶ oluşması karşısında, Tasarı donatanın unsurlarını; ticaret gemisi, gemiye sahip olma ve menfaat sağlamak amacıyla suda işletme halinde ortaya koymuştur.

B. Kavramın Unsurları

1. Ticaret Gemisi

Tasarının 1061.maddesindeki donatan kavramı içinde yer alan gemi ibaresi, ilk bakışta TTK m.946'dan farklı olarak deniz ticaret gemisini değil, suda hareket eden, yine Tasarının 931.maddesinin birinci fıkrasında tanımlanan ve kanuni olarak kabul edilen gemiyi belirttiği düşünülebilir. Ancak geminin aslında, yine TTK m.946'daki gibi ticaret gemisi olduğu, 1061.madde ile Tasarının 931.maddesinin ikinci fıkrası beraber göz önünde alındığında ortaya çıkmaktadır. Zira Tasarının 931/2 maddesi, *"Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanırsa kullanılsın "ticaret gemisi" sayılır"* demiştir. Donatan kavramının içinde yer alan menfaat sağlama amacı burada ticaret gemisinin esasını teşkil etmekte ve TTK'da donatanı belirleyen unsurlardan biri olan kazanç elde etmek maksadıyla gemiyi işletmek cümlesine paralel bir biçimde donatan kavramının içinde yer almaktadır⁷. Yani, aslında Tasarının 1061.maddesinde TTK'daki gibi deniz ticaretinde kullanıma ibaresi konulmamış, bunun yerine Tasarının 931/2.maddesindeki ticaret gemisini belirleyen "menfaat sağlama amacıyla tahsis edilen gemi" ibaresi esas alınarak, burada tekrarlanmış⁸. Zaten ticaret gemisini tefrik eden unsur, onun tahsis edildiği veya fiilen kullanıldığı gayedir⁹.

6 Unsurlar için bkz. **Çağa Tahir/Kender Reyegân**; Deniz Ticaret Hukuku, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 14.Bası, İstanbul 2005, s.132. Okay ise, bu unsurları; işletilen deniz gemisi olması, bunun deniz ticaretinde kullanılması, geminin işletenin kendi adına kullanması olarak belirtmektedir. **Okay Sami**; Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ver Donatma İştiraki, Gemi Adamları, İstanbul 1970, s.222-223.

7 HGB § 484'de de, donatan; malik olduğu gemiyi kazanç sağlamak için deniz seyrüseferinde kullanan kişi olarak tanımlanmış ve geminin deniz ticaretinde kullanılması esas alınmıştır.

8 Bu fark Tasarının madde gerekçesinde açıklanmıştır. 931.maddesinin gerekçesine göre; "6762 sayılı Kanunun 816 ncı maddesinden değiştirilerek alınmıştır. "Tekne" kavramı, "araç" kavramı ile ve "kazanç" kavramı ise, "ekonomik menfaat" kavramı ile değiştirilmiştir. Teknik ve iktisadî hayattaki gelişmeler göz önünde bulundurularak, "gemi" kavramının kapsamı mümkün olduğunca genişletilmeye çalışılmıştır. Yargıtay kararlarında "gemi" kavramının dar yorumlanması sakıncalı sonuçlarını bertaraf etmek için, kendiliğinden hareket etme kabiliyetini haiz olmasa dahi, bir aracın gemi olabileceği açıkça belirtilmiştir. Böylece yüzen havuzlar, mavnalar, şatlar, hovercraftlar dahi, tahsis gayesi suda hareket etmesini gerektirmesi şartıyla gemi sayılmıştır. Kazanç

Kanımızca da, TTK'nın 816/2.maddesindeki ticaret gemisi mefhumunu, "gemisini deniz ticaretinde kullanan gemi sahibi" diyerek 946.maddesinde kullanması yerine, Tasarının donatan kavramını belirleyen unsurları biçiminde 1061.maddesine yerleştirmesi, kanun yapma tekniği açısından daha uygundur. Zira 1061.madde, direkt olarak 931.maddedeki gemi ve ticaret gemisi ibarelerini donatan kavramını belirtmek açısından, TTK m.816 ile benzer bir biçimde, sadece mefhumu olarak bir kullanım yerine, 931.maddenin deniz ticaret gemisini açıklarken ortaya koyduğu ibareyi bir bütün olarak tekrarlaması, maddenin ve kanunun iyi anlaşılması bakımından elverişlidir¹⁰.

Tasarıda ortaya konulan geminin menfaat elde etmek maksadıyla suda kullanılması, TTK'da yer alan deniz ticaretinde geminin kullanılması kavramından oldukça ayrıdır ve bu ayrı düzenleme ile Tasarı, gerekçesinde ileri sürdüğü üzere deniz ile deniz harici iç sularda meydana gelen birçok durumu deniz ticaret hukuku kapsamına almaktadır. Nitekim bunu Tasarıya ilişkin madde gerekçelerinde de görmekteyiz. 1061.maddenin gerekçesinde; "6762 sayılı Kanunun 946 ncı maddesinden, "deniz ticaretinde kullanan" ibaresi, mehz Alman Kanununun 484 üncü maddesiyle Tasarının 931 inci maddesinin birinci fıkrasına uygun olarak "menfaat sağlamak maksadıyla suda kullanan" ibaresiyle değiştirilerek ve dili güncelleştirilerek alınmıştır" denilerek, hem Tasarının gemi ve ticaret gemisini tanımlayan 931.maddesine atıf yapılmış, hem de mehz kanundaki denize nazaran çok değişik sonuçlar doğurabilecek "suda" ifadesinin kabul edildiği gösterilmiştir. Tasarı kamuoyuna açıklandıktan sonra yapılan değerlendirmelerde en çok dile

sağlama unsuru sadece malvarlığının aktifinde artış meydana getirmeye yönelik faaliyetleri ifade ettiğinden, ekonomik menfaat ibaresinin kullanılması menfi ve müspet kazancı içermesi itibarıyla daha uygun bulunmuştur. Bu suretle, donatanın üzerinde sadece kendi yükünü taşımaya tahsis ettiği araçların bile gemi telakki edilmesi imkân dahiline girmiş olacaktır. Denizde hareket yerine, suda harekete öncelik verilmesinin sebebi, iç sularda yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır.

9 **Can Mertol**; Deniz Ticaret Hukuku, C.I, Giriş-Gemi-Deniz Ticaret Hukuku Kişileri, İkinci Baskı, Ankara 2003, s.24.

10 Aynı zamanda Tasarının 931/2. maddesinde tarif edilen ticaret gemisinin ana niteliğinin suda menfaat sağlamak amacıyla işletilmesi olduğundan, biraz sonra belirteceğimiz gibi bizim uygun gördüğümüz TTK'da yer alan deniz ticaretinde kullanılan lafzına karşılık, 931/2'deki ticaret gemisi kavramı açısından kullanılabilecek tanım, sonuçta bir zorunluluk olarak bu şekilde ortaya çıkmaktadır.

getirilen durumlardan birisi, bu “su” kavramının kullanılması olmuştur ve ifadenin deniz ticaret hukuku açısından yanlış olduğu ileri sürülmüştür¹¹.

Buna karşılık, tartışmalarda, TTK’daki tanımın bir Alman Federal Mahkemesi¹² kararından alındığı ve bu tanımda deniz (*see*) değil su (*wasser*) kavramının kullanıldığı ve böylece Tasarıdaki su kavramı ile hangi suların deniz olup olmadığını tartışılmasının ortadan kaldırıldığından bahsedilmiştir¹³. TTK m.816’da tarife esas teşkil eden Alman Federal Mahkemesinin (BGH) başka kararlarında da genel olarak gemi kavramı tespit edilirken, daima suda (*auf dem wasser* veya *auf oder unter dem wasser*) ifadesinin kullanıldığını biliyoruz¹⁴. Buna ek olarak, 931.maddeninin gerekçesinde de, denizde hareket yerine, suda harekete öncelik verilmesinin sebebi, iç sularda yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine, kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaç olduğu ayrı bir neden olarak gösterilmektedir¹⁵.

Gerçekten de söz konusu tanım, Alman Federal Mahkemesinin kararları ve o dönemki Alman müelliflerinin¹⁶ eserlerindeki tanımlar esas alınarak vucuda getirilmiş olup¹⁷ mehz HGB’de ve diğer bir çok ulusal ticaret

¹¹ Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.8, **Tartışmalara İlişkin Notlar**, HPD, s.43, **Türk Sami Hikmet**; Tasarı Hakkında Genel Değerlendirme, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans Bildiriler-Tartışmalar 13–14 Mayıs 2005, s.28, **Ünan**, s.577.

¹² BGH 14.12.1951, NJW 1952, s. 1135.

¹³ **Tartışmalara İlişkin Notlar**, HPD, s.43. Gerçekten de, bazen denizde bazen ise nehir de karma seferler yapan gemiler veya nehirlerin denize döküldüğü noktalarda sefer yapan gemilerin durumu, bu hüküm nedeniyle doktrinde tartışma konusu olmuştur. Bu yönde, bkz. **Kalpsüz Turgut**; Deniz Ticaret Hukuku, C.I, Giriş, Gemi, Ankara 1971, s.80, **Okay**, s.86. Bu görüşe karşı bkz. **Türk**; Konferans, s.28, **Ünan**, s.577.

¹⁴ **Kalpsüz**; Deniz Ticaret, s.79.

¹⁵ Nitekim TTK m.816’daki hüküm nedeniyle, iç su taşımalarına ilişkin olmak üzere kara taşımalarına ait TTK m.762 vd. hükümlerinin uygulanmasında, TTK’nın taşıma hukukuna ait sorumluluk hükümlerinin tatbiki bakımından bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır. Böylece, Tasarı yasalaştığında Almanya gibi ayrı bir düzenleme olmadığı için, iç sulardaki gemilerle yapılan ticaretin, deniz ticaret hukukuna ait kaidelere tâbi olacağı söylenmektedir. Bu yönde, **Tartışmalara İlişkin Notlar**, HPD, s.43.

¹⁶ Tanım için bkz. **Wüstendörfer Hans**; *Neuzeitliches Seehandesrecht*, 2. Auflage, Tübingen 1950, s.38, **Schaps Georg/Abraham H. J.**; *Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland Kommentar und Materialsammlung*, Berlin- New York 1978, s.72

¹⁷ 6762 sayılı TTK’nın hazırlığı aşamasında Hükümet Tasarısında Denizde Can ve Mal Koruma Hakkındaki Kanunda yer alan ve 1894 tarihli Mercant Shipping Act adlı kanundan gelen tanımlar benimsenmişken, Adalet Encümeni “bir Amme kanunu olan 4922 sayılı kanunun kendi mevzuunu nazara almış olarak yapmış olduğu bir tarifi deniz Ticaret Kanununda aynen iktibas edilmesine ihtiyaç ve zaruret bulunmadığı” gerekçesiyle, bu-

kanununda böyle bir tarif yoktur¹⁸. Alman hukukunda yeni eserlerde de, Tasarıdakine benzer bir şekilde “su” esas alınarak tarif yapılmaktadır¹⁹.

Bununla beraber, “deniz” terimi gerçekten de Türk deniz ticaret hukuku açısından yerleşmiş bir terimdir ve belirttiğimiz açıklamalar dâhilinde de, Tasarıda “su” teriminin kullanılması gerekliliğinin öne çıktığı kanımızca yanlış bir iddiadır²⁰. Tanımda “su” kavramının kullanılmasına karşı çıkan bazı görüşlerin, yerleşmiş tanımlarda değişiklik yapılmaması esasına dayanması yanında²¹, “su” teriminin kullanılmasına yönelik gerekçede ileri sürülen durumlara ilişkin olmak üzere çeşitli çözümler getirilebilir. Örneğin, gerekçedeki iç sularda yapılan taşımaların deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulması bakımından Tasarıda, “Bu kitap hükümleri, niteliğine uygun olduğu ölçüde iç su taşıma araçları ve iç sularda taşıma hakkında da uygulanır. Bu kitap hükümlerinin iç su gemileri ve iç su taşımaları hakkında uygulanmasında “Deniz” terimi iç su, “Gemi” terimi iç su gemisi, “Navlun Sözleşmesi” terimi de iç su taşıma sözleşmesi olarak anlaşılır” şeklinde bir hükme yer verilebilir²². Bu bakımdan gemi tanımında daha kapsayıcı olduğu ve belirttiğimiz ortaya çıkan problemlere çözüm getirdiği söylenen “su” kavramının kullanılması uygun değildir.

Bunun yanında, ayrıca Tasarının 931.maddesinde kullanılan gemi tanımında TTK’daki “tekne” lafzı yerine “araç” tabiri kullanılmıştır. Bu da, gemi kavramında yüzen şeylerin gemi olarak kabul edilmesi bakımından genişletici bir ibaredir²³. Gerçektende doktrinde yüzen araçların hangilerinin

nun yerine Alman hukukunda ilmi ve kazai içtihatlarla tespit edilen gemi mefhum ve tarifi esas alınmıştır. Adliye Encümeni Mazbatası ,TBMM Zabıt Derecesi, Devre 10, C.XII, s.238, aynı yönde, **Okay**, s.78.

¹⁸ **Herber Rolf**; Seehandelsrecht Systematische Darstellung, Berlin- New York 1999, s.83.

¹⁹ **Prüssmann Heinz/Rabe Dieter**; Seehandelsrecht, 3. Auflage, München 1992, s. 25, **Herber**, s.83,

²⁰ Nitekim Türkiye’de iç sulardan yararlanma yok denecek kadar azdır ve iç sulara ait ihtilaflar bakımından otuz yıldır Yargıtay’da herhangi bir davaya rastlanılmamıştır. Bkz. **Demirkıran İhsan /Demirkıran Murat**; Türk Ticaret Kanunu Üzerine Düşünceler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, Deniz Hukuku Dergisi, Ocak 2006, s.340.

²¹ **Ünan**, s.577.

²² **Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu**, s. 8. Bu konuda başka bir çözüm önerisi için bkz. **Türk**; Konferans, s.28.

²³ Nitekim Tasarının gerekçesinde, “Yargıtay kararlarında “gemi” kavramının dar yorumlanmasının sakıncalı sonuçlarını bertaraf etmek için, kendiliğinden hareket etme kabiliyetini haiz olmasa dahi, bir aracın gemi olabileceği açıkça belirtilmiştir. Böylece yüzen havuzlar, mavnalar, şaflar, hovercraftlar dahi, tahsis gayesi suda hareket etmesini gerektirmesi şartıyla gemi sayılmıştır” denmektedir.

gemi kavramına girdikleri Alman hukukundan mülhem bir biçimde çoğu zaman tartışma konusu olmuştur²⁴. Mehz Alman hukukunda da gemi ve ticaret gemisine dair bir kavram olmadığı için belirttiğimiz gibi, doktrinde ve yargı içtihatlarıyla hangi araçların gemi kavramına girip girmediği hususunda kullanılan araçların durumuna göre farklı görüşler ortaya çıkmaktadır. Ancak içi oyuk yani tekne biçiminde suyun altında ve üstünde yol alabilen hacimli cisim kavramı (*Hohlkörper*) yerleşmiş durumdadır²⁵. Buna karşın, müelliflerce denizde hareket eden araçlar için yapılan nitelendirmeler dâhilinde şekli olarak tekne niteliği olmayan araçlar da gemi kapsamında sayılmaktadır²⁶. Bu bakımdan tekne niteliğinin önemi olmayıp, denizde kendi yahut başka bir kuvvetle hareket eden²⁷ araçlar sahibine ekonomik menfaat sağlıyorsa ticaret gemisi içinde değerlendirilebilmelidirler. Aynı zamanda TTK içinde tekne niteliğinin olması tek başına gemi kavramının oluşması yönünden yeterli olmayıp, pek küçük olmama, tahsis edildiği gayeye uygun kullanım, denizde hareket etme imkânının varlığı da aranmaktadır²⁸. Tasarı da, bu esası gözeterek uygulamada ortaya çıkan yanlış değerlendirmelerin²⁹ önüne geçmek için araç kavramını kullanmıştır ki, kanımızca da uygun bir kullanımdır³⁰.

2. Gemiye Sahip Olma

Donatan olabilmek için geminin sahibi olma durumu, 6762 sayılı TTK'daki gibi aynen korunmaktadır. Maddi anlamda ve belirli bir şekilde geminin mülkiyetine sahip olunabileceği gibi³¹ mülkiyet dışı sınırlı bir aynî

24 Bu konuda hareket imkânına bağlı olarak ortaya çıkan farklı görüşler için bkz. **Çağa/Kender**, s.46-47, **Kalpsüz**; Deniz Ticaret, s.79-83, **Okay**, s.80-83, **Tekil**, s.15-22.

25 Bu yöndeki Alman mahkeme kararları için bkz. **Schaps/Abraham**, s.70. Ayrıca tekne kavramının yer aldığı tanımlar ve hangi araçların gemi kapsamına girip girmediği yönündeki sayımlar için, **Herber**, s.84, **Prüssmann/Rabe**, s.26-27, **Wüstendörfer**, s. 39.

26 Örneğin vinç gemileri, tahlıl yükleme gemileri, hovercraftlar, yüzer havuzlar, kıyı ötesi platformlar.

27 TTK'daki "hareket etme imkânı" yerine, Tasarıda yer alan "kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa dahi" kavramı da, hareket ettirici gücün gemide bulunması yönünden bir tereddüt olmadığı ve bunun bu sebeple gereksiz bir ifade olduğu görüşü ile eleştirilmektedir. **Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu**, s.7.

28 **Can**, s.16, **Çağa/Kender**, s.46, **Okay**, s. 79-80.

29 Örneğin Y. TD. 20.3.1969 gün ve 1968/4998 E. 1969/1296 tarihli yüzer havuzun gemi sayılmayacağı yönündeki kararı. Doktrinde yüzer doklara ilişkin farklı görüşler için bkz. **Çağa/Kender**, s.46, **Kaner İnci**; Deniz Ticaret Hukuku, 2.Baskı, İstanbul 2005, s.14-15, **Tekil Fahiman**; Deniz Hukuku, İstanbul 1993, s.17.

30 Aksi yönde, **Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu**, s.7.

31 **Çağa/Kender**, s.132, **Wüstendörfer**, s. 40.

hakka, bir şahsi hakka veya haksız fiil sebebiyle hukuk dışı bir yolla zilyetlik mümkündür ve bu kişi dış alemde geminin sahibi olarak kabul edilir³². Bazı müellifler ve uygulama açısından³³ buradaki geminin işletenin kendi adına kullanması unsuru yerine, mülkiyet unsuru kabul edilse de, donatan ile gemi işletme müteahhidi (*ausrüster*)³⁴ kavramlarının Türk-Alman deniz ticaret hukukunda birbirinden kesin çizgilerle ayrılması bunu sonuçlamaz³⁵. Bu nedenlerle donatan olmada bu unsurun menfaat sağlamak için kullanılan gemiye sahip olmak olarak kabulü yeterlidir. Buna, donatanı oluşturan sermaye ve teşebbüs unsurlarının bir kişide birleşmesi için zilyetlikten farklı olarak geminin kullanma değerinin sahibi olmak yeterliliği de diyebiliriz³⁶.

TTK m.946/2 ve Tasarı m. 1061/2'de yer alan kendisinin olmayan bir gemiyi bizzat ve kaptan aracılığıyla kullanan kişinin, üçüncü kişilerle ilişkilerinde donatan sayılması lafzı, onun geminin kullanılmasından dolayı dışarıya karşı bütün alacak, borçlara sahip ve borçlarla sorumlu olduğunu gösteriyorsa³⁷, o halde kullanma değeri sahipliği, donatan sıfatının kazanılmasında yeterli olacaktır. Bu sahip olma durumu ise, her türlü gerçek ve tüzel kişi için olabilecek ve bunlar deniz ticaret hukuku açısından donatan kabul edilecektir³⁸.

3. Menfaat Sağlamak Amacıyla Suda İşletme

Tasarı, gerek ticaret gemisini tanımlayan 931/2'de gerekse donatanın tanımında bir unsur olarak, TTK'daki kazanç maksadıyla ticaret gemisi işletilmeden ayrılarak, menfaat sağlamak amacıyla suda işletilme ifadesini getirmektedir. Bu ifade için Tasarının 931.maddesinin gerekçesinde, “ *Kazanç sağlama unsuru sadece malvarlığının aktifinde artış meydana getirmeye yönelik faaliyetleri ifade ettiğinden, ekonomik menfaat ibaresinin kullanılması menfi ve müspet kazancı içermesi itibarıyla daha uygun bulunmuştur. Bu suretle, donatanın üzerinde sadece kendi yükünü taşımaya*

³² Schaps/Abraham,s, 113, Prüssmann/Rabe, s.57.

³³ Çağa/Kender, s.132 ve Y.11. HD. 19.10.1998 gün 1998/5202 E 1998/6825 sayılı kararı, YKD, C.25, Ocak 1999, s.47.

³⁴ Kavram için bkz. Herber, s.131 vd.

³⁵ TTK m. 946/2'de ve Tasarı m.1061/2. Anglo-Sakson ve Fransız hukuklarında (*Shipowner-Armateur propriétaire Disponent Owner-Armateur apparent*) şeklindeki ayırmada her iki durumdaki kişilerde donatan olarak adlandırılmakta, ayırım kişinin geminin mülkiyeti elinde olmadan geminin yönetilmesinde ticari olarak kontrol sahibi olup olmaması olarak belirmektedir.

³⁶ Kaner, s.72.

³⁷ Çağa/Kender, s.134, Herber, s.134.

³⁸ Herber, s.130, Devlet dahi sahip donatan olabilir. Çağa/Kender, s.132, Okay, s.90.

tahsis ettiği araçların bile gemi³⁹ telakki edilmesi imkân dahiline girmiş olacaktır” denilmektedir.

TTK’nın yürürlüğe girmeden önceki komisyon çalışmalarında HGB’den gelen menfaat sağlamak lafzının kazanç elde etme ifadesi olarak değiştirildiği ileri süren komisyon gerekçesinde durum şöyle belirtilmişti. “menfaat sağlamak tabiri yerine bugünkü kanunda mevcut ve tatbikatta da alışılmış bulunan bilhassa merhum itibariyle de bundan bir farkı olmayan “Denizde kazanç elde etme” ifadesi tercih olunmuş ve böyle bir maksada tahsis edilmiş olmakla beraber fiilen denizde kazanç elde etme yolunda kullanılan gemilerin de ilmen ve hukuken ticaret gemisi olarak kabulü zaruri görüldüğünden ikinci fıkraya bu noktada ilave edilmiştir”⁴⁰. Bu gerekçeyi ele alan yazarlar, HGB § 484’deki ifadenin deniz yoluyla menfaat elde etmek olduğunu ve bu sebeple TTK m.946’daki hükmün öyle anlaşılması gerektiği ileri sürmüşlerdir⁴¹. Nitekim bu yazarların ileri sürdükleri görüş, şimdi Tasarının donatan kavramında yer almaktadır. Buna karşı, HGB § 484’de yer alan kavramın kazanç olduğu ve kazanç kavramı dışında herhangi bir kavramın donatan kavramını belirlemede uygun olmadığı da Tasarıya ilişkin eleştirilerde ortaya konulmuştur⁴². Hakikatten de, HGB § 484’deki ifade olan “*Erwerb durch seefahrt*” deniz yoluyla kazanç elde etmek anlamına gelmektedir. Bu bakımdan gerek adliye encümeni gerekçesi gerekse bazı yazarların ileri sürdükleri menfaat elde etme kavramının kullanıldığı iddiası yanlıştır. Bununla beraber, kazanç elde etme kavramı, Alman doktrininde geniş anlamda ele alınmakta ve bütün olarak kâr elde etme gayesini taşıyan yani ekonomik menfaat içeren her durumda donatan sıfatı kazanıldığı kabul edilmektedir⁴³. Buna göre, ekonomik menfaat kavramının kullanılmasının bir mahzuru olmadığı hatta uygun olduğu söylenebilir.

Gerekçede de görüldüğü üzere, ekonomik menfaat unsurunun daha geniş kapsamla menfi ve müspet kazançları bir arada ele alarak, donatanın kendi yükünü taşıması halinde bile ticaret gemisi ile donatan sıfatını haiz bir biçimde işletilmenin olduğu söylenmektedir. Bununla birlikte ekonomik menfaat, donatanın tacir olması sıfatı ve tacirin ticari işletmesinin varlığı olan ticaret gemisi nedeniyle, ticari işletmenin unsurları içinde yer alan gelir sağlamayı hedef tutma unsuru açısından malvarlığında doğrudan doğruya

³⁹ Gerekçedeki bu kavramın “ticaret gemisi” olması gerekirdi.

⁴⁰ Adliye Encümeni Mazbatası, s.395.

⁴¹ Can, s.24, Kalpsüz; Deniz Ticaret, s.100.

⁴² Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.87.

⁴³ Herber, s.130, Okay, s.222, Prüssmann/Rabe, s.57, Schaps/Abraham, s. 113, Aksi yönde, Wüstendörfer, s.114.

artışı esas aldığı için yine müspet bir davranış olarak kâr elde etme sonucu kazancı ortaya çıkarmaktadır. Yani menfi bir davranışla menfaatin elde edilmesi, Tasarının gerekçesinde belirtildiği şekilde donatanın kendi yükünü taşıması ile ortaya çıkmaz. Menfi bir davranışla da ekonomik menfaat elde edilebilir. Fakat bu tür bir ekonomik menfaat, malvarlığında doğrudan doğruya artış meydana getirmeyip malvarlığında muhtemel eksilmeleri önlemeye yönelik davranışları anlatır⁴⁴. Bu nedenle de menfi kazanç kavramıyla bir nitelendirme kanımızca yanlıştır. Bunun yerine mefhum, ticari işletmenin normal faaliyetleri dışında elde edilen kazanç, yani dolaylı kazanç kavramı olarak ele alınabilir⁴⁵. Zaten bu durumda ticari iş karinesi gereğince donatan sıfatını sağlayan bu unsur yerine gelecektir⁴⁶. Donatanın kendi yükünü taşımaya tahsis ettiği gemi, isterse karada varolan bir ticari işletmenin kullanımına tahsis edilmiş araç olsun, işletmenin malları için taşıma yapmasıyla donatan sıfatını haiz olacak ve onun gibi deniz ticaret hukuku hükümlerine göre sorumluluğu söz konusu edilecektir⁴⁷.

II. Donatanın Sorumluluğu

A. Genel Olarak

Bilindiği üzere sorumluluğun hukukumuzdaki iki veçhesi olan ...ile sorumluluk ve ...den sorumluluğun ikisi de, deniz ticaret hukukunda ayrı ayrı düzenleme yeri bulmuşlardır.

TTK'da, deniz ticaret hukukunda donatanın ...den sorumluluğu esas olarak dört önemli konu altında ortaya çıkmıştır. Bunlar, donatanın gemi adamlarının bazı fiilleri sonucunda ortaya çıkan sorumluluğu (TTK m.947), kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden doğan sorumluluğu (TTK m.986-988, 1001,1160), müşterek avaryada kurtarılan gemi ve navlun sebebiyle doğan sorumluluğu (TTK m.1179-

44 Bu açıdan bkz. **Arkan Sabih**; Ticari İşletme Hukuku, 6.Bası, Ankara, 2003, s.19.

45 Aynı yönde; **Schaps/Abraham**, s. 113, **Wüstendörfer**, s.41. Bu düşüncemizle benzer şekilde, fakat ekonomik menfaat tanımının kullanılmaması gerektiği hakkında bkz. **Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu**, s. 9 ve 88.

46 TTK m.21/1 ve Tasarı m.19/1 uyarınca bir tacirin borçlarının ticari olması esas olup, ticari işlemi yaptığı anda, bunun ticari işletmesiyle ilgisi olmadığı diğer tarafa açıkça bildirilmesi durumunda veya işlem, eylem veya işin ticari sayılmasına halin icabı müsait değilse söz konusu borcun ticari nitelik taşımadığı kabul edilir. Buradaki borç kavramı geniş olarak her türlü işlem eylem ve iş olarak ele alınmaktadır. Bkz. **Ülgen Hüseyin/ Teoman Ömer/ Helvacı Mehmet/ Kendigelen Abuzer/ Arslan Kaya/Nomer Füsün**; Ticari İşletme Hukuku, İstanbul 2006, s.220.

47 **Can**, s.188, **Herber**, s.133, **Prüssmann/Rabe**, s. 58.

1215), çatma, kurtarma ve yardım sebepleriyle borç altına girmekten doğan sorumluluğudur (TTK m. 1216-1234).

Deniz ticaret hukukunda donatan ile ilgili olmak üzere ...ile sorumluluk olarak ortaya çıkan durum ise, donatanının 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonundan ve 1897 tarihli HGB'den⁴⁸ gelen 948.maddedeki sınırlı aynî sorumluluğu, çatma, kurtarma ve yardım sebebiyle sınırlı aynî sorumluluğu⁴⁹ (TTK m.1233) ve müşterek avaryadan dolayı sınırlı şahsi sorumluluğudur (TTK m.1203)⁵⁰.

Buna karşılık Tasarıda; ...den sorumlulukla ilgili durumlar sırasıyla, donatanının gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu (m.1062), kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden doğan sorumluluğu (m.1103-1105, 1117), müşterek avaryadan doğan sorumluluğu (1272-1274), çatma, kurtarma ve yardım sebepleriyle borç altına giren donatanın sorumluluğu (m.1286-1319) ve petrol kirliliğinden doğan sorumluluk (m.1328-1349) biçiminde düzenlenmiştir.

Tasarı, görüldüğü üzere...den sorumlulukla ilgili olmak üzere sadece petrol kirliliğine ilişkin durumlara özgü yeni bir sorumluluk türü eklerken, esasen ileride değineceğimiz üzere, ...ile sorumlulukla ilgili büyük bir değişiklik meydana getirmiştir. Zira TTK'da donatan için yer alan sınırlı aynî sorumluluk sistemi tamamen terk edilmekte, onun yerine geminin tonajına göre tayin edilen belli bir değerle sınırlı sorumluluk sistemi ortaya konulmaktadır.

48 Eski § 486. Daha sonra, 1957 Brüksel ve 1976 tarihli Londra Konvansiyonlarındaki düzenlemelerin iç hukuka alınmasıyla değişikliğe uğramış ve sınırlı aynî sorumluluk yerine, tonilato başına belli bir miktarla sorumluluk esası söz konusu olmuştur.

49 Donatanın çatmadan doğan sorumluluğu, gemi adamlarının vazifelerini ifa ederken üçüncü şahıslara verdikleri zararlar olarak TTK m. 948 içinde kabul edilir.

50 Her ne kadar TTK'da bu konuda açık bir hüküm olmamakla birlikte, 1929 tarihli ve 1440 sayılı Deniz Ticaret Kanunun 1267.maddesinin birinci fıkrasında "büyük avaryaya sebep olan bir kaza, garameyi ödemek için kendiliğinden şahsi borç bir doğurmaz" hükmünün TTK'ya alınmaması, bu konudaki sınırlı aynî mesuliyetin kaldırıldığını göstermektedir. Buna karşın, müşterek avarya da aynı sorumluluğun cari olduğu kabul edilecek olursa, dispecin yapılması ve garame borcunun tahakkuk etmesinden sonra geminin umulmayan bir halde batması ile donatan bu borcunu ödemekten kurtulur. Bu da müşterek avaryanın bünyesine uygun değildir. Okay, s.238. Aslında müşterek avaryanın sınırlı şahsi sorumluluğa tabi olmasının pratik bir önemi de yoktur. Geminin dispecin yapılacağı limana varmadan ziyaa uğraması halinde donatan için garame borcu doğmaz. Çünkü müşterek avaryaya iştirak borcu, TTK m.1203/2'ye göre kurtarılan şeylerin yolculuğun sonundaki gerçek değerlerini aşmamaktadır

B. Donatanın Sorumlu Olduğu Haller (...den sorumluluk)

1. Donatanın Gemi Adamlarının Kusurlarından Doğan Sorumluluğu

a) Düzenleme

Tasarının gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu başlıklı 1062.maddesinin birinci fıkrasında “Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Ancak donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur” hükmünü koyarak, TTK’nun 947.maddesinde gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğuna ilişkin düzenlemeyi bazı değişikliklerle, ancak sorumluluğun hukuki niteliği aynı olmak üzere esas alarak aynen korumuştur.

Bu değişiklikler Tasarının 1062.maddesine dair gerekçesinde açıklanmaktadır. Gerekçeye göre, “Maddenin birinci fıkrası, 6762 sayılı Kanunun 947 nci maddesinden, mehzaz Alm. TK.nın 485 inci paragrafında 1972 yılında yapılan değişiklik de göz önünde bulundurulmak ve Yargıtay’ın 16/03/1955 tarihli ve 1954/26 Esas, 1955/4 Karar sayılı İçtihadı Birleştirme Kararına uygun olarak tamamlanmak ve ifadesi düzeltilmek suretiyle alınmıştır.”

Gerekçede bildirildiği gibi, Tasarının birinci fıkrasının TTK m.947/1’den farkını sağlayan ilk sebep, HGB § 485’de 1972 yılında yapılan değişikliktir. Bu değişiklik, gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğa ilişkin hükme, gemi adamları yanında açıklayıcı olarak müşavir kılavuzun (*Bord tätiger Lotse*) da eklenmesidir⁵¹. Alman hukukunda 1972 yılında yapılan bu ekleme ile yerel mevzuata göre mecburi kılavuz (*Lotzenzwang*) alınmasının şart olduğu yerlerde kılavuzların kusurundan donatanların sorumlu olacağı hükmü getirilmiştir. Bunun nedeni ise, bu kanun uyarınca zorunlu müşavir kılavuzun⁵² gemi adamı sayılmamasıdır⁵³. 13.10.1954 tarihli bu kanunla ortaya konan bu hükme karşın, 1972 yılındaki değişikliğe kadar verilen içti-

51 21 Haziran 1972 tarihli değişiklik kanunu, Seerechtsänderungsgesetz, BGBl. I S. 966, Ber. 1300.

52 Alman hukukunda bu kılavuz, görev kılavuzu (*Pflichtlotse*) olarak da anılmakta ve diğer kılavuz çeşidi olan yönetim kılavuzundan (*Führunglotse*) ayrılmaktadır.

53 Almanya’da yerel mecburi kılavuzlara ilişkin kanun olan Gesetz über das Seelotswesen (SeeLG)’nin § 1’e göre, “kılavuz, yerel anlamda limanlar dışındaki deniz yolları ve göllerdeki araçların kullandığı resmi olarak onaylanmış rotalarda veya deniz seyrüseferine çıkan gemilerin yollarında danışmanlık yapan kişidir. Kılavuz gemi mürettebatından sayılmaz.”

hatlarda mecburi danışman kılavuz, gemi adamları ile aynı kapsamda kabul edilmiş ve donatanın sorumluluğuna gidilmiştir⁵⁴. Daha sonra da içtihatlarla ortaya konulan bu durum, kanuna yansıtılmıştır. Aynı şekilde Türk hukukunda da kılavuz alma mecburiyetinin bulunduğu sahalara söz konusu olup⁵⁵, burada ortaya çıkan ihtilaflar için donatanın sorumluluğu için bir hüküm bulunmuyordu. Buna karşın doktrinde, bu sahalarda kılavuzların kusurlarından doğan zararlardan, donatanın sorumluluğuna gitmek gerektiği belirtiliyordu⁵⁶. Buna uygun olarak uygulamada da hükmün gerekçesinde yer alan bir içtihadı birleştirme kararı sorunu çözmüştür. Gerekçenin bu eklemede ortaya koyduğu ikinci sebep olan, 1440 sayılı eski deniz ticaret kanunu mer'i iken verilen Yargıtay içtihadı birleştirme kararına uygun bir biçimde, mecburi kılavuzun da görevini yerine getirirken verdiği zararlardan donatanın sorumlu olmasıdır⁵⁷. Müşavir kılavuz gemideyken yönetim gene kaptandadır ancak vermiş olduğu ve geminin seyrine doğrudan doğruya etki eden talimatlar ve bilgilerden dolayı donatanla kurmuş olduğu hukuki ilişki dolayısıyla sorumluluğu ortaya çıkar⁵⁸.

Böylece Alman hukukunda HGB § 485'de var olan ve Türk doktrini ile uygulamasında kabul edilen durum kanuna yansıtılmıştır⁵⁹.

⁵⁴ Alman hukuku bakımından içtihatlar için bkz. **Prüssmann/Rabe**, s. 60. Aynı yönde, **Schaps/Abraham**, s. 117, **Herber**, s.166.

⁵⁵ Limanlar Kanunu m.17'de tescilli olmaları zorunluluğu belirtilen kılavuzlar hakkında başka kanuni bir düzenleme yoktur. Bununla birlikte, İstanbul, İzmir, Giresun, Trabzon vb. limanlarımızın çoğunda liman tüzükleriyle kılavuz alma mecburiyeti bazı gemilere getirilmiştir. Örneğin İstanbul Liman Tüzüğü'nün "Kılavuzluk hizmetleri ve römorkör alma zorunluluğu başlıklı 8.maddesinin (a) bendine göre, "Limandaki iskele, rıhtım, tesis ve işyerlerine yanaşacak, şamandıralara bağlayacak, ya da buralardan ayrılacak Paşabahçe ve Dolmabahçe demir yerlerine demirleyecek ya da demirden kalkacak 1000 GRT ve daha büyük Türk ticaret gemileri ile 150 GRT üzerindeki yabancı gemiler, kılavuz kaptan almak zorundadırlar."

⁵⁶ **Çağa/Kender**, s.143, **Tekil**, s.84.

⁵⁷ Gerekçede belirtilen Yargıtay kararının sonuç kısmı şöyledir: "Deniz Ticareti Kanununun 1278 inci maddesi mecburi kılavuzluk ihdas etmiş olmayıp mecburi kılavuzluğun ihdas edilmesi ihtimalini göz önünde tutarak hüküm sevk etmiş bulunmasına ve 13.1.1340 tarih ve 162 sayılı kararname ile meriyete konan kılavuzluk ve romorkörcülük Talimatnamesiyle tanzim edilen kılavuzluğun bu maddenin hedef tuttuğu manada mecburi kılavuzluk bulunmamasına binaen, Galata limanında kılavuz olarak seyreden bir Geminin çatmasından husule gelen hasardan dolayı donatanın mesuliyetten beri olamayacağına ve Ticaret Dairesinin bu yoldaki içtihadının isabetli bulunduğuna 16.3.1955 tarihinde ittifakla karar verildi."

⁵⁸ **Çağa/Kender**, s.143, **Schaps/Abraham**, s. 117.

⁵⁹ Bu açıdan söz konusu içtihadı birleştirme kararının çatmaya ilişkin olması bakımından, aynı zamanda Tasarının 1291.maddesi için ortaya konulan gerekçeyi de, burada ele al-

Tasarının 1062.maddesi ile TTK 947'deki hükümden farklı olarak getirilen bir diğer değişiklik ise, bahsettiğimiz mecburi danışman kılavuz yanında, ihtiyari kılavuzun fiillerinden dolayı da donatanın sorumluluğunun söz konusu olduğunun eklenmesidir. İhtiyari kılavuzun neden hükme eklendiğine dair madde gerekçesinde bir açıklama yoktur. Ancak Tasarının 1291.maddesinin gerekçesinde belirtiliği üzere, uygulamada, kılavuzun gemide bulunup sevk ve idare yönünden kaptana talimatlar verirken veya gemiyi sevk ve idare ederken üçüncü kişilere verdikleri zararlardan donatanın sorumlu olduğunu kabul edilmektedir.

İhtiyari kılavuzun da gemide verdiği talimatlar yüzünden veya sevk ve idare ederken üçüncü kişilere verdiği zararların donatanın sorumluluğunu gerektirmesi yönündeki hüküm, donatan ile ihtiyari kılavuz arasındaki hizmet sözleşmesinden doğmaktadır⁶⁰. Bununla birlikte, ihtiyari kılavuzun gemide talimatlar vermesi yahut gemiyi yönetmesi ve sevk etmesi durumunda bunlardan doğan ve üçüncü kişilere verilen zararlardan dolayı donatanın sorumluluğu diğer gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluk gibidir⁶¹.

Tasarının 1062.maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesindeki hüküm ise, donatanın, gemi adamlarının kusurlarından dolayı taşıyan sıfatıyla sorumlu olduğu durumları belirtmekte olup, TTK m.947/2'de yer alan hükümde hiçbir değişiklik yapılmaksızın, Tasarıya aynen konulmuştur. Bu konuda, Tasarının gerekçesinde de, "Tasarının 1191 ve 1257 nci maddelerinde "fiili taşıyan" hakkında hükümlerin sevk edilmiş olması sebebiyle, 1062 nci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesine gerek

mamız belirtmemiz gereklidir. Gerekçeye göre, "Kılavuzların hukuki statüsü, Yargıtay'ın 16/03/1955 tarihli ve 1954/26 Esas, 1955/4 Karar sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı ile açıklığa kavuşturulmuştur. Buna göre kılavuzlar, geminin sevindeki etkinlikleri bakımından "danışman kılavuz-sevk kılavuzu", onlardan yararlanmanın zorunlu olup olmaması bakımından da "zorunlu kılavuz-isteğe bağlı kılavuz" olarak tasnif edilir. İçtihadı Birleştirme Kararında, 6762 sayılı Kanunun 1219 uncu maddesine tekabül eden 1929 tarihli ve 1440 sayılı Ticaret Kanununun 1278 inci maddesinin mecburi sevk kılavuzu hakkında uygulanacağı kabul edilmiştir. Bu temel ilkede bir değişiklik yapılmasına gerek görülmemiş, ama düzenlemenin tamamlanması amaçlanmıştır.

Maddenin ilk fıkrası yenidir; Türk karasularında kılavuzlar, kural olarak, müşavir sıfatı ile görev yapmaktadır. Böyle bir kılavuzun kusuru ile çatma meydana gelmişse, kılavuzun bulunduğu geminin donatanının sorumlu olup olmayacağı hususunda 6762 sayılı Kanunda bir açıklık yoktur. Uygulamada, donatanın sorumlu olduğu, isabetle kabul edilmektedir. Bu açıdan, kılavuz alınmasının zorunlu olup olmaması önem taşımaz. Dolayısıyla, her türlü isteğe bağlı kılavuz ile zorunlu danışman bakımından, yerleşik uygulama birinci fıkrada açık bir hükümle ifade olunmuştur."

⁶⁰ Prüssmann/Rabe, s. 61, Schaps/Abraham, s. 117.

⁶¹ Prüssmann/Rabe, s.61, Schaps/Abraham, s. 118, Herber, s.206

kalmadığı düşünülebilirse de, fiili taşıyan olarak donatandan başka bir kimsenin sayılması ihtimali dikkate alınarak, hükmün muhafaza edilmesi doğru görülmüştür” demektedir⁶². Burada, donatanın taşıyan olması durumunda hükümde sayılan yolcular ve yükle ilgili kişilere karşı gemi adamlarınca verilen zararlardan sorumluluklar, taşıyanın sorumluluğu üstüne hükümlere atfı yaparak düzenlenmektedir ki, bu donatanın sorumluluğu kavramından ayrı olarak taşıyanın sorumluluğu konusunu ilgilendirmektedir⁶³.

Tasarının 1062.maddesinin ikinci fıkrasında ise şöyle bir hüküm vardır: *“Donatanın, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı saklıdır.”*

Bu hükümle, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasını içeren ve Türkiye’nin de katıldığı bazı milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlenmelere atfı yapılarak, uluslararası anlamda yeknesak düzenlemelerin iç hukuk içinde uygulanması sağlanmak istenmiştir. Türkiye’nin taraf olduğu deniz hukukuna ait uluslararası sözleşmelere ilişkin özel hükümler, Tasarının 1328 ile 1349. maddeleri arasında düzenlenmiş olup, bunlar sorumluluğun sınırlandırılması ve petrol kirliliğine ait donatanın sorumlulukları ile ilgilidir⁶⁴. Bu sorumluluklara ilişkin donatanın gemi adamlarından doğan sorumluluğu söz konusu olduğunda, ilgili sözleşmelerde var olan hukuki esaslar uygulanacaktır. Bu durumlar daha sonra değineceğimiz donatanın ...ile sorumluluğu ile ilgili hükümlerdir. Alman kanun koyucusu, HGB’nin değişikliği esnasında bu ilgili uluslararası sözleşmeleri teker teker sayarak kanunun maddesi içinde, her bir ilgili

⁶² Tasarının fiili taşıyanın sorumluluklarını düzenleyen 1191.maddesi, 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 10. maddesi, 1257.maddesi ise, 2002 Atina Sözleşmesinin 4. maddesinden alınmıştır. Fiili taşıyan kavramı ve fiili taşıyanın adamları ile görevleri ilgili bilgi için bkz. **Yazıcıoğlu Emine**; Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000, s.41 ve 119 vd.

⁶³ Taşıyanın sorumluluğu, Tasarının 1178 vd. maddelerinde düzenlenmiştir. Tasarının 1062/2. maddesinde düzenlenen bu hüküm de, donatan dâhil bütün fiili taşıyanlara ilişkin genel bir düzenleme getirildiği halde, donatandan başka kişiler de fiili taşıyan olabilir gerekçesiyle, yükle ilgililere ve yolculara karşı her zaman fiili taşıyan sıfatıyla sorumlu olan donatanın yükle ilgililere ve yolculara karşı sorumluluğu bakımından taşıyanın sorumluluğuna atfı yapılarak düzenleme getirilmesi gereksiz ve anlamsız bulunarak eleştirilmiştir. Bkz. **Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu**, s. 90-91.

⁶⁴ Söz konusu uluslararası konvansiyonlar, Türkiye’nin taraf olduğu “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme” ile 02/5/1996 tarihinde Londra’da kabul edilen “1976 Sözleşmesinin Değiştirilmesi Hakkında Protokol” ve 1969 tarihli Brüksel Konvansiyonunu değiştiren “1992 tarihli, Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme”dir.

uluslararası sözleşmenin ilgili kuralına ayrı ayrı atıf yapmak suretiyle yürürlüğe sokmuştur⁶⁵. Bu düzenlemede önce HGB § 486 hükmünde yapılan atıfla 1976 tarihli Londra Konvansiyonu ile 1969 tarihli Brüksel Konvansiyonu iç hukuka alınmakta, bunu sonrasında 1976 Londra Konvansiyonundaki bazı hükümlere yer verilmekte, bunun yanında, bu sözleşmelerin dışındaki durumlar için sınırlı sorumlu olma hali düzenlenmektedir. Yani sadece konvansiyonlara atıf yapılmamış, konvansiyonlardaki sistematik korunarak bazı ilaveler yapılmış ve saklı tutulan haklara kanunda yer verilmiştir⁶⁶. Bu saklı tutulan haklar ise, HGB § 486/V'de sınırlı sorumluk sözleşmesi ve HGB § 487 ile 487e kadar olan kurallarla ortaya konulmuştur. Tasarı ise bunun yerine uluslararası sözleşmelerdeki hükümler saklı kalmak kaydı şeklinde bir atıfla yetinmiştir. Bu durum, uygulamada ileride problem yaratacağı düşüncesiyle, HGB'nin yaptığı şekilde düzenlemesi gerektiği ileri sürülerek eleştirilmiştir⁶⁷. Bu eleştiriye karşılık olarak uluslararası sözleşmelerin nasıl uygulanacağına dair bir tatbikat kanunun Denizcilik müsteşarlığınca hazırlandığı, bu sebeple bu tür bir atfın yeterli olduğu ve uluslararası sözleşmelerin devamlı surette değiştiği, mehzaz kanunun yaptığı şekildeki düzenleme arkasından bilhassa petrol kirliliğine ilişkin konvansiyonda 1996 ve 2000 tarihli düzenlemelerin Alman düzenlemesine girmediği, halbuki böyle bir düzenlemenini yeni değişikliklere intibak açısından daha uygun olduğu söylenmiştir⁶⁸. Her iki açıdan bakıldığında da haklı görülecek görüşler olmakla beraber, tatbikat kanunu ortaya konulduktan sonra Tasarının öngördüğü şekilde bir düzenlemenin kabul edilebileceğini düşünüyoruz.

b) Sorumluluğun Hukuki Niteliği

Donatanın gemi adamlarından doğan sorumluluğunun hukuki niteliği, TTK'nın 947.maddesinde yer alan hüküm için kabul edilen gibidir. Bu sorumluluk donatan için, zarar faili gemi adamının gerçekleşen sorumluluğuna donatanın iltihak etmesi üzerine kurulu, mülhak

⁶⁵ HGB § 486, 487, 487a, 487b, 487c, 487d, 487e hükümleri.

⁶⁶ Çetingil Ergon; Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler, Batider, C.XVII, S.3 Haziran 1994, s.5.

⁶⁷ Ünan, s.579. Özellikle bu tür atıf yolunun neden olacağı problemler için bkz. Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.92

⁶⁸ Kalpsüz Turgut; Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Hükümlerine İlişkin Açıklamalar, HPD, S.4, Ağustos 2005, s.35.

(*Adjectizisch*) bir sorumluluktur⁶⁹. Donatan bakımından sorumluluğun doğması bakımından tek şart gemi adamının sorumlu olmasıdır. Yani donatan, burda gemi adamının sorumluluğuna katılmakta, donatan kusurlu gemi adamı ile birlikte müteselsilen sorumlu olmaktadır. Donatanın borç altına girmesi burada birinci derecede bir sorumluluğu tevhit etmekte, tâli bir sorumluluk olarak ortaya çıkmamaktadır⁷⁰.

Bu sorumluluğun asıl hukuki esası, vazifesini yaparken işlediği kusur neticesi, üçüncü şahsa zarar veren gemi adamının, bu haksız fiilinden ötürü donatanın BK m.55 uyarınca sorumluluğudur⁷¹. Bu mülhak sorumluluğu BK m.55'den ayıran özellik ise, sorumluluğun nezaret ve ihtimam borcuna dayanan bir mesuliyet olmamasıdır⁷².

Bu nedenle, zarar gören olayın şartlarına göre Tasarının 1062.maddesi yanında BK m.55 ayrıca uygulama alanı bulabilir, zarar gören bu hükümlerden birine dayanarak talepte bulunabilir⁷³. Nitekim Alman hukukunda da TTK m.947 ve Tasarının 1062.maddesinin mehzalı olan HGB § 485 yanında BK m.55'e denk gelen BGB § 831'in aynı durumda uygulanma alanı bulacağı kabul edilmektedir⁷⁴.

2. Kaptanın Kanuni Temsil Yetkisine Dayanarak Yaptığı Hukuki Muamelelerden Donatanın Sorumluluğu

TTK'nın 986 ile 988.maddelerinde yer alan kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden donatanın doğan sorumluluğu, kanundan neşet eden ve kaptanın donatanı temsil yetkisi çerçevesinde ortaya çıkan sorumluluktur. Bunun kapsamı TTK'da sırasıyla gemi bağlama limanında bulunduğu sırada kaptanın kendisine ayrıca verilmiş özel bir yetkiye dayanarak hareket etmesi sonucu oluşması (TTK

⁶⁹ **Kender Reyegân**; Donatanın TTK m.947'de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s.293, **Herber**, s.203, **Prüssmann/Rabe**, s.66, **Schaps/Abraham**, s. 118, **Wüstendörfer**, s.177.

⁷⁰ **Herber**, s.204, **Schaps/Abraham**, s. 124, **Wüstendörfer**, s.177.

⁷¹ **Çağa/Kender**, s.146.

⁷² **Kaner**, s.75.

⁷³ **Çağa/Kender**, s.148, Uygulama açısından aynı yöndeki Yargıtay kararları için bkz. **Eriş Gönen**; Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu- Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990, s. 274. Karşı görüşler için bkz. **Can**, s.196-197, **Kalpsüz Turgut**, Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması (Başlıca Modeller ve Türk Hukukundaki Durum), Sorumluluk İle Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, (Bildiriler-Tartışmalar), 13-15 Ekim 1982, Ankara 1983, s.75, **Okay**, s.229.

⁷⁴ **Herber**, s.205, **Prüssmann/Rabe**, s.72, **Schaps/Abraham**, s. 125, **Wüstendörfer**, s.178.

m.986/1 c.2, Tasarı 1103/1 c.2)⁷⁵, gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada geminin donatılmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesi için alınacak önlemler nedeniyle donatanının borç altına girmesi nedeniyle sorumluluğu (TTK m.987/1, Tasarı 1104/1)⁷⁶, kaptanın donatanı temsil yetkisi ile gemiyi korumak ve yolculuğu yapmak için zorunluluk halinde gerekli miktarda borç alma ve kredi işlemleri yapmaktan doğan sorumluluğudur (TTK m.988/1, Tasarı m.1105/1)⁷⁷.

Bunların yanında donatanın TTK m.1001'de müşterek hüküm başlığı altında kaptanın TTK m.1000'e göre taşınan yükün bir kısmı üzerinde tasarrufta bulunması şeklindeki durumlardan doğan sorumluluğu, Tasarının 1116.maddesine uygun olarak 1117.maddesinde düzenlenmiştir.

Anlaşılabacağı üzere, Tasarı donatanın bu sorumlulukları ile ilgili bir önemli değişiklik getirmemiş, dil güncelleştirilerek ve bazı güncel deniz ticaret hukuku hükümlerine uygun biçimde ufak çaplı değişikliklerle hemen hemen TTK'daki hükümler aynen Tasarıya alınmıştır. Sadece söz konusu hükümlerde yer alan kaptanın deniz ödücü muamelesi yapmasından doğan donatanın sorumluluğu, deniz ödücüne ilişkin hükümlerin Tasarıda kaldırılması nedeniyle⁷⁸, buradaki deniz ödücünü ilgilendiren ifadeler de kaldırılmış böylece ne deniz ödücü ne de donatanın bundan sorumlu olması durumu, Tasarıda yer almamıştır.

Tasarının 1117.maddesinde yer alan "Kaptanın işlemlerinin donatanı bağlaması" başlıklı hüküm de, TTK'nın 1001.maddesinden atıf yapılan

⁷⁵ **Madde 1103 - (1)** Gemi henüz bağlama limanında bulunduğu sırada kaptanın yapmış olduğu hukukî işlemler, donatanı bağlamaz; meğerki kaptan kendisine ayrıca verilmiş özel bir yetkiye dayanarak hareket etmiş veya borç diğer özel bir sebepten doğmuş olsun. (2) Kaptan bağlama limanında da gemi adamı tutmaya yetkilidir.

⁷⁶ **Madde 1104 - (1)** Gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptan bu sıfatla geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarrufları üçüncü kişilerle donatan adına yapmaya yetkilidir.

Maddenin gerekçesinde de, "Maddenin ilk iki fıkrası 6762 sayılı Kanunun 987 nci maddesinden, geminin "iyi halde korunmasına" ilişkin ibare onun "denize, yola ve yüke elverişli bir halde tutulması" şeklinde değiştirilerek ve dili güncelleştirilerek alınmıştır" denilerek 987.maddeden farkı açıklanmaktadır.

⁷⁷ Madde gerekçesinde belirtildiği üzere, "6762 sayılı Kanunun 988 inci maddesinin mehzasını teşkil eden Alm. TK.'nın 528 inci paragrafında 21/06/1972 tarihli Kanun ile yapılan değişiklikler göz önünde bulundurularak yeniden kaleme alınmıştır. 6762 sayılı Kanunun 989 ilâ 990 ıncı maddeleri, mehzadaki değişikliğe uygun olarak, Tasarıya alınmamıştır."

⁷⁸ Deniz ödücü hükümlerinin çıkarılmasına ilişkin olmak üzere bkz. **Kalpsüz**; Açıklamalar, s.38.

hükümlerin madde numaralarının değiştirilmesi ve yine deniz öduncüne ilişkin ifadelerin kaldırılması suretiyle güncel dille düzenlenmiş olup, TTK'dan farklı bir hüküm içermemektedir⁷⁹.

TTK'da yer 1160.maddedeki kural, deniz öduncünden doğan donatanın sorumluluğunu tevhit eden hüküm olduğu için Tasarıda yer almamaktadır.

3. Donatanın Müşterek Avaryadan Doğan Sorumluluğu

Deniz Ticaret Hukukuna ait Tasarının 5.kitabının beşinci bölümü deniz kazalarına ayrılmıştır. Bu kısmın ilk bölümü ise, "Müşterek Avarya" denilen ve deniz yolculuğuna çıkmış olan gemi ve yükü müştereken tehdit eden bir tehlikeden kurtarabilmek için yapılacak fedakârlığın bu değerler arasında paylaştırılması⁸⁰ olan müesseseye ilişkindir. Müşterek avaryanın esası fevkalâde fedakârlık ve masrafların gemi yük ve navlun arasında paylaştırılması olduğundan, donatanın TTK m.1179'da tarif edilen fedakârlık şartı⁸¹ kapsamında sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Bu sorumluluk da, TTK m.1179'da müşterek avarya hareketinin doğrudan doğruya neticesi olan zarar ve masraflar olup, bunlar sonucu faydalı bir netice elde edilmiş olmalıdır.

TTK'da yer alan müşterek avaryaya ait hükümler, ulusal kanunların birbirleriyle olan ihtilaflarını ortadan kaldırmak için milletlerarası sözleşme niteliğinde olmayan York-Anvers kurallarından (YAK) alınmıştır. İşte zamanla değişen bu hükümlerin iç hukuka uygulanması amacıyla Tasarı da, bu kuralların son düzenlemelerini esas alarak bir kaideler topluluğu meydana getirmeye çalışmıştır⁸².

Tasarının 1272.maddesi müşterek avaryanın tanımını vermektedir. Buna göre; *"Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve akla yatkın bir hareket oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir özveride bulunulması veya olağanüstü bir gidere katlanılması hâlinde "müşterek*

79 **Madde 1117 - (1)** Kaptan eşya üzerinde 1116 ncı maddede yazılı olduğu şekilde tasarruf ettiği takdirde, donatan, bundan zarar gören yükü ilgili kişilerin uğradıkları zararı tazmin ile yükümlüdür.

(2) Donatanın ödeyeceği tazminat hakkında 1186 ncı madde hükmü uygulanır. Eşyanın satışı sonucunda elde edilen net satış bedeli 1186 ncı maddede yazılı değeri geçerse, onun yerine net satış bedeli geçer.

80 **Kender Rayegân;** Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Müşterek Avarya- Çatma- Kurtarma- Yardım, İ. Ü. Yayınları, İstanbul 1979, s.1, **Prüssmann/Rabe**, s.883.

81 "Makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde ve bile bile fevkalâde bir fedakârlık yapılması veya fevkalâde bir masrafa katlanılması"

82 **Kalpsüz;** Açıklamalar, s.37.

avarya hareketi” var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir.”

Söz konusu tanım TTK’da yer alan tanımda bazı değişiklikler yapılarak Tasarıya alınmıştır. Bu değişiklik, TTK m.1179’da yer alan tanımdaki “gemi ve yükü tehdit eden” lafzına diğer eşya ve navlun eklenmiştir. Bu eklemeye ilişkin olmak üzere madde gerekçesi gerekli açıklamayı yapmaktadır. Buna göre; “6762 sayılı Kanunun 1179 uncu maddesi metni esas alınarak, bu hüküm, 1994 tarihli York Anvers Kuralları’nın A ilâ D ve F harfli kuralları ile karşılaştırılarak yeniden kaleme alınmıştır. Maddede yer verilen müşterek avarya tanımı sayesinde, York Anvers Kuralları’na atıf yapan Tasarının 1273 üncü maddesine geçiş sağlanmıştır. York Anvers Kuralları’nın A maddesinin birinci fıkrasına uygun olarak “gemi, yük, diğer eşya ve navlun” ibaresi kullanılmıştır; çünkü, taşıyanın navlunu ile birlikte zaman charterlerinin yakıtı, bir işleticinin konteynerleri gibi çok sayıda başka eşya da müşterek avarya fedakârlığına maruz kalmış veya böyle bir fedakârlıktan yararlanmış olabilir.”

TTK’daki müşterek avarya tanımı 1994 tarihli YAK ile karşılaştırılarak yeniden yazılmıştır. Bu yazılmada ilk olarak TTK’daki tanıma ek, diğer eşya ve navlun ifadelerinin hükme dercedildiği açıklanmaktadır. Bu yönden, ifadenin müşterek avaryayı tanımlayan 1994 tarihli YAK’da “değerler” olarak geçtiği ve değerler ifadesi içine gemi, yük ve navlunun girdiği, diğer eşya ifadesinin gereksiz olduğu düşüncesiyle eleştirilmiş ve metinden çıkarılması gerektiği savunulmuştur⁸³.

1994’deki YAK’dan değişmeden gelen müşterek avaryayı tanımlayan 2004 YAK’ı ele aldığımızda, kural A’da müşterek avarya hareketinin tanımında belirtilen kavram değerler olarak değil, malvarlığı içinde yer alan unsurlar (*propriétés, property*) olarak söz konusudur⁸⁴. Bu anlamda bize göre de, deniz hukukunda sadece gemi, yük ve navlun değil gerekçede sayılan eşya da buna dahil olur⁸⁵.

⁸³ Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.219.

⁸⁴ Aynı yönde, **Algantürk S. Didem**; TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl 5 Sayı 10, s.139.

⁸⁵ HGB § 700/2’ye göre de, müşterek avaryaya gemi, yük ve yüklerin ortaklaşa olarak konulduğu kargo araçları olan konteynırlar dâhildir. YAK XVII Kuralı kapsamında müşterek avarya paylaşımına dâhil olan ve olmayan malvarlığına girenler bakımından bkz. **Algantürk S. Didem**; York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya, Tarihi Düzenlemeleri İle Karşılaştırmalı Olarak, 2.Bası, İstanbul 2006, s.251–261, **Herber**, s.379–380.

Müşterek avaryaya dair kaideler olan D ve F kuralları⁸⁶ göz önüne alınarak müşterek avarya tanımının yapılması, Tasarı açısından olumludur. Zira D Kuralında yer alan kusur sahibi kişinin def'i ve savunma hakları ile ilgili YAK D Kuralının karşılığı olan TTK m. 1181'de bir ibare olmadığı için ortaya çıkan problemler ikinci fıkradaki genel atıf ile halledilmektedir⁸⁷. YAK F Kuralı ise, TTK m.1179/3 gibi Tasarının 1272.maddesinin ikinci fıkrası şeklinde düzenlemeye dahil olmuştur.

Kural hakkında bir başka eleştiri, dili hakkındadır. TTK yer alan müşterek avarya tanımında da var olan "sergüzeşt" kelimesinin bulunmaması gerektiği ve "garame" kelimesinin nasıl kullanıldığının 1275.maddenin ilk fıkrası ve bu maddenin üçüncü fıkrasındaki kullanım sebebiyle anlaşılmadığı üzerinde durulmuştur. Gerçekten de "sergüzeşt" kelimesi farsça kökenli başa gelen olaylar, yaşananlar anlamına gelmekte olup, madde içinde kullanılışı itibarıyla, bunun yerine birlikte deniz seyrüseferine çıkmış gemi ve yük tabirlerinin kullanılması gerekmektedir⁸⁸. Diğer terim olan "garame" teriminin de yerine paylaşırma ifadesinin yer alması daha uygundur⁸⁹. Her ne kadar maddenin ikinci fıkrasında esas olarak paylaşırma terimi kullanılarak, paylaşırmanın yanında parantez içinde garame terimi eklense de, paylaşırma teriminin sonraki fıkrada kullanılmaması anlaşılammaktadır. Zaten bu maddeyi takip eden Tasarının 1273.maddesinde devamla paylaşırma teriminin kullanılması garame teriminin gereksizliğini ortaya çıkarmaktadır.

Kanımızca, Tasarının 1273.maddesinin YAK A kuralını dil yönünden birebir karşıladığı da söylenemez. Bazı eksiklikleri ve anlatım bozuklukluklarını içermekte olup, "Bir müşterek avarya hareketi ancak olağanüstü bir fedakârlık veya olağanüstü bir masrafın müşterek deniz yolculuğuna atılmış malvarlıklarını bir tehlikeden korumak gayesiyle müşterek se-

⁸⁶ **YAK D Kuralı:** Taraflardan birinin kusuru ile meydana gelen tehlike sonucu ortaya çıkan fedakârlık ve masraflar için dahi müşterek avarya paylaşırması yapılır. Fakat bu durum, kusuru olan tarafa karşı ileri sürülebilecek talep veya savunma haklarını yahut kusurlu tarafın talep ve savunma hakkını ortadan kaldırmaz.

YAK F Kuralı: Müşterek avaryadan sayılacak bir masrafın yerine göze alınan her fazla masraf, başka kişiler bu fazla masraflardan bir kazanç elde etseler dahi, kaçınılan müşterek avarya miktarından fazla olmamak şartıyla müşterek avarya paylaşmasına dahil olur.

⁸⁷ Algantürk; Müşterek Avarya, s.123.

⁸⁸ Aynı yönde, Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.219. YAK Kural A'da kullanılan terim, müşterek deniz macerasıdır.

⁸⁹ Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.220.

lamet için bilerek ve makul surette yapılması halinde vardır” şeklinde bir tanım YAK A kuralı ile daha uyumlu olacaktır⁹⁰.

Tasarının 1273.maddesi müşterek avaryada uygulanacak kaideleri ortaya koymuştur. Hüküm birinci fıkrasında tarafların başkaca bir özel hüküm kabul etmedikleri takdirde, en son tarihli YAK kurallarının müşterek avaryada geçerli olduğunu söylemektedir⁹¹. Bu anlamda, Tasarının 1273.maddesinin birinci fıkrası direkt YAK’a atıf yaparak TTK’dan ayrılmaktadır. Zira TTK, YAK’da yer alan kuralları iç hukuka birer madde metni olarak almıştır⁹². Buradan da anlaşılacağı üzere, atıf müşterek avaryanın genel koşulları ve özel türleri ile birlikte bütünü hakkındadır⁹³. Ancak düzenlemenin bu hali, sadece müşterek avaryaya paylaştırması için atıf yaptığı ve bu nedenle maksadını aşan sınırlayıcı bir ifade içermekle isabetsiz olduğu söylenmiştir⁹⁴. Kanımızca da Tasarının 1273/1.maddesinde yer alan ifade belirtildiği şekilde problemler yol açabileceğinden, ifadenin düzeltilmesi ve bütün müşterek avaryaya ait kurallara atıf yapıldığı belirtilir şekilde kaleme alınması gerekmektedir.

Müşterek avaryaya ilişkin olarak genel sistematğinde uygun olmadığı yönünde eleştiriler söz konusudur. Tasarıda YAK’ın bir kısmının madde metni olarak Tasarıya alınması, diğer bir kısmına ise atıf yapılması eleştirilmektedir⁹⁵. Bunun çözümünün ise YAK 2004 kurallarının hepsinin kanun içine alınması olduğu ileri sürülmüştür. Ancak Tasarının gerekçesinde belirtildiği şekilde YAK kurallarının sık ve kapsamlı olarak değişmesi

⁹⁰ Tanım için, **Algantürk**; Değerlendirmeler, s.139.

⁹¹ “Taraflar başka bir husus kararlaştırmamış olduğu takdirde, müşterek avaryaya paylaştırması, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından hazırlanarak, bu madde hükmüne göre Türkçe’ye çevrilip yayınlanmış olan en son tarihli York-Anvers Kurallarına tâbidir.”

⁹² TTK m.1180–1203. Bu hükümler 1950 tarihli YAK kurallarıdır. Aynı şekilde HGB, Büyük (Ortaklaşa) Avaryaya ve Hususi Avaryaya başlığı altında müşterek avaryaya ve diğer avaryaya türlerine ait hükümleri § 700–733 arasında düzenlemiştir.

⁹³ Gerçekten Tasarının madde gerekçesindeki lafız da bunu teyit etmektedir. “York Anvers Kuralları, hem kabotaj taşımalarında hem de milletlerarası taşımalarda, müşterek avaryaya hakkında uygulanan temel kurallar niteliğindedir. Bu Kurallar, gelişmeler ve ihtiyaçlar doğrultusunda Comité Maritime International tarafından aralıklarla yenilenmektedir. Uygulamada kullanılan bütün basılı sözleşmeler ve konişmentolar, mezkûr Kurallar’a atıf içermektedir. Dolayısıyla, uygulamadaki olayların büyük bir çoğunluğunda, York Anvers Kurallarının hangi tarihli metnin uygulanacağı zaten taraflarca kararlaştırılmış olmaktadır. Buna karşılık, tarafların bu hususa dair bir anlaşma yapmadıkları haller için Tasarıya yedek hukuk kuralları almak gerekmiştir”

⁹⁴ Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.220.

⁹⁵ Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.221.

yüzünden bu tip genel bir atıf durumu daha doğrudur⁹⁶. Mamafih çözüm için öngörülen ve birinci fıkrayla bağlantılı olarak ikinci fıkrada bildirilen durum, gerçekten uygulamada bazı sakıncalar doğurmaya elverişlidir. Tasarının 1273.maddesinin ikinci fıkrası, “York-Anvers Kurallarının çevirisi, Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı tarafından kurulacak bir İhtisas Komitesince hazırlanır ve özgün metin ile birlikte Resmî Gazetede yayınlanarak ilân edilir. Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından, York-Anvers Kurallarında yapılacak değişiklikler de aynı yöntemle Türkçe’ye çevrilip ilgili Müsteşarlıklarca resen veya gerçek ve tüzel kişilerin başvurusu üzerine yayımlanır” şeklindedir⁹⁷ ve ihtisas komitesinin yanlış bir çevirisi, bu hatalı çevirinin asıl metne aykırı olarak uygulanmasına yol açabilecektir. Bu nedenle yapılan çevirinin yardımcı metin olarak ele alınması, bağlayıcı olmadığının kabulü şarttır⁹⁸.

⁹⁶ “6762 sayılı Kanunun ilk Tasarısında, York Anvers Kuralları’nın 1924 tarihli metni esas alınmıştır. Bu Kurallar 1950 yılında yenilenince, Tasarıyı gözden geçiren Adliye Encümeni, bu kuralları Tasarıya işlemiştir. 6762 sayılı Kanun yürürlüğe girdikten sonra, York Anvers Kuralları 1974, 1990, 1994 ve 2004 yıllarında esaslı değişikliklere uğramıştır. Ancak bu değişiklikler, 6762 sayılı Kanuna yansımadığından, kanunî düzenleme ile uygulama arasında uyumsuzluk doğmuştur. Bütün bu gelişmeler karşısında, bu Kuralları Tasarıya işlemek sakıncalı bulunmuştur. Dolayısıyla, York Anvers Kuralları’nın güncel metninin daima uygulanabilmesini mümkün kılan bir çözüm üzerinde çalışılmıştır....”

Nitekim YAK Kuralları ilk yapıldığı yıl olan 1877’den beri tam yedi kez değişikliğe uğramış olup, son değişiklik 2004 yılındadır.

⁹⁷ Gerekçeye göre, öncelikle İsviçre Deniz Ticareti Kanunu’nda benimsenen çözüm incelenmiş, Fakat bu çözümün, York Anvers Kuralları’nın belli tarihli bir metnine atıftan ibaret olduğu görüldüğünden kabul edilmemiştir. Sonuç olarak, Sigortacılık Genel Müdürlüğü’nün ve Denizcilik Müsteşarlığı’nın görüşleri alınarak, Tasarıdaki hüküm kabul edilmiştir. Buna göre, 7397 sayılı Sigorta Murakabe Kanunun 34 üncü maddesi uyarınca yayımlanmış olan Sigorta İhtisas Komiteleri Yönetmeliği (15/06/1995 tarihli ve 22314 sayılı Resmî Gazete) uyarınca bir ihtisas komitesi kurulacaktır. Müsterek avarya garame payları uygulamada hiç istisnasız sigortacılar tarafından karşılandığından, bu komiteye sigorta sektörüyle birlikte denizcilik sektörünü temsilen de Denizcilik Müsteşarlığı’ndan üyeler davet edilecektir. Ayrıca Deniz Ticaret Odaları’ndan ve diğer meslek kuruluşlarından temsilcilerle, bu alanda çalışan uzman akademisyen ve uygulamacıların katılımı sağlanacaktır. Böylece kurulan komite, York Anvers Kurallarının uygulanacak tercümesini hazırlayacaktır. Bu hüküm sayesinde, Kurallar’ın en son kabul edilen metni esas alınacak, diğer yandan mahkeme ve dispeççiler, İngilizce bir metni doğrudan uygulama külfetinden kurtarılmış olacaktır. Öte yandan, Kurallarda meydana gelecek bir değişiklik, kurulacak komite tarafından tercüme edilip Resmi Gazetede yayımlanmadığı sürece mahkemeler için bağlayıcı olmayacaktır.

⁹⁸ Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.221. Ülkemizde sıklıkla uluslararası metinlerin resmi çevirilerinin birçok hatalar içerdiği ve bu hataların kimi zaman da yargı kararlarına etki ettikleri görülmektedir. Hele hele YAK Kurallarının dilinin ağırlığı, çeviri konusunda olumsuz sonuçların doğmasının imkân dâhilinde olduğunun göz önüne alınarak, çeviri-

Tasarının 1274.maddesi müşterek avarya payı borçlularını göstermektedir. Burada donatanla ilgili olmak üzere, müşterek avarya garame paylarının kişisel borçluları arasında, garameye girecek olan geminin müşterek avarya hareketinin meydana geldiği andaki donatanı olduğu gösterilerek sorumluluğu ortaya konulmuştur. Tasarıdaki gerekçede bu hüküm için, uygulamada ortaya çıkan problemleri halletmek gayesi ile bu şahsi borçlara ilişkin hükmün konulduğu belirtilmekteyse de, müşterek avaryanın niteliği zaten bu sonucu meydana getireceğinden, bu hükmün gerekliliği şart değildir⁹⁹

Müşterek avaryadan donatanın sorumluluğun hukuki niteliği ise, aynı TTK'da olduğu şekilde korunarak sınırlı şahsi sorumluluk olarak devam ettirilmiştir. Zaten daha önce de belirttiğimiz şekilde müşterek avaryada donatanın sorumluluğu bakımından sınırlı ayni sorumluluk yahut Tasarının kabul ettiği geminin belli bir tonajı ile sorumluluk sisteminin konulması müşterek avaryanın bünyesine uymaz¹⁰⁰.

4. Çatma, Kurtarma ve Yardımdan Borç Altına Giren Donatanın Sorumluluğu

a) Çatmadan Dolayı

Tasarının deniz kazaları başlıklı beşinci kısmının ikinci bölümünde “Çatma”, üçüncü bölümünde “Kurtarma” ve bunlardan dolayı yardım eyleminin gerçekleştirilmesinden donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümler, Tasarının 1286 ile 1319 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bunlardan çatmaya ilişkin olmak üzere donatanın sorumluluğu, 1288-1291 maddeler ve sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin 1296. maddesinde, kurtarmadan dolayı ise 1306.maddesinde yer almaktadır.

Çatmaya ilişkin olarak 1288.maddede kusurlu çatma başlığı altında, çatmanın çatmaya karışan gemilerden birinin donatanı veya gemi adamlarının kusurundan meydana gelmişse, zararı o geminin donatanı tazmin etmek zorundadır.

1288. madde, TTK'nın 1217. maddesinden alınmıştır. Ancak 1217.maddede yer alan ifade değiştirilerek, geminin donatanın kusurlu olması ibaresi de metne eklenmiştir. Bu eklemede de, 1910 tarihli Denizde Çatmalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme hükmü esas alınmıştır. Çünkü bu sözleşmenin 3.maddesinden

rinin çok titiz şekilde yapılmasını gerektirmektedir. Aynı yönde **Algantürk**; Değerlendirmeler, s.139.

⁹⁹ **Algantürk**; Değerlendirmeler, s.139, **Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu**, s.222.

¹⁰⁰ Bkz. yukarıda dn.50.

TTK'nın 1217.maddesine alınan düzenleme eksikti¹⁰¹. Sözleşmenin 3.maddesinin tam metninde, eğer çatma gemilerden birinin kusuru ile meydana gelirse, zararları tazmin etmek kusuru meydana getiren kişinin sorumluluğundadır şeklinde olup, gerekçede de belirtildiği gibi, HGB § 735'den alınırken denildiği şekilde eksik bir düzenleme yapılarak donatanın kendi kusurundan sorumluluğu kapsama alınmıyordu¹⁰².

Çatmadan doğan donatanın sorumluluğu Tasarının 1286/1.maddesine göre iki veya daha çok geminin çarpışması sonucu gemilere ve gemide bulunan insanlara ve eşyaya verilen zararın tazmini hakkındadır. Buna göre, çatma sonucu geminin kıyıda yer alan kişilere ait varlıklara zarar vermesi durumunda çatmaya ilişkin bölümde yer alan ve donatanın sorumluluğunu tevlit eden hükümler uygulanmaz. O halde uygulanacak hükümler Tasarının 1062.maddesinde yer alan donatanın gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu olacaktır¹⁰³. Çünkü bu konuda TTK'da bir hüküm yoktur ve bu uygulamada tereddütlere yol açmıştır¹⁰⁴. Bunun ortadan kaldırılması amacıyla da "uygulama alanı" başlıklı bu kural Tasarıya konulmuştur¹⁰⁵.

¹⁰¹ **Algantürk**; Değerlendirmeler, s.140.

¹⁰² Tasarının gerekçesinde de bu hususta şöyle demektedir: "Bu maddede yer verilen düzenleme, Alm. TK.'nın 735 inci paragrafı vasıtasıyla, 1910 Sözleşmesinin 3 üncü maddesinden 6762 sayılı Kanunun 1217 nci maddesine alınmıştı. Ancak, 1910 Sözleşmesinin "çatma, gemilerden birinin kusurundan ileri gelmişse" ibaresinin yerine Alman yasakoyucusu, "gemi kusurlu" olamayacağı için, "gemi adamlarının kusuru" ibaresini tercih etmiştir. Ne var ki, bu ibare kullanılınca, "donatanın kendi kusuru" maddenin kapsamı dışında kalmaktaydı. Tasarıda bu aksaklık giderilmiş ve bu açıdan da Sözleşme ile Tasarı arasında tam bir uyum sağlanmıştır." Bununla ilgili olarak, HGB § 735 hükmün donatanın kendi kusurundan sorumluluğunu da kapsadığı yönünde, **Herber**, s.384.

¹⁰³ **Algantürk**; Değerlendirmeler, s.140. HGB § 735 açısından aynı yönde, **Herber**, s.384-385.

¹⁰⁴ Nitekim Yargıtay'ın vermiş olduğu buna ilişkin kararlara rastlanmaktadır. Bu konuyla ilgili olarak; Y.11. HD. 19.4.1982 tarihli 1982/1789 E. 1982/1759 K. sayılı ilamı, **Doğanay İsmail**; Türk Ticaret Kanunu Şerhi C.3,4. Bası, İstanbul 2004, s.3097 dn.35.

¹⁰⁵ Maddenin gerekçesine göre; "Maddenin birinci fıkrası, 1910 Sözleşmesinin 1 inci maddesinden alınmıştır. Bu hükmün 6762 sayılı Kanunda bulunmaması bir eksiklik olarak değerlendirilmiştir. Nitekim uygulamada, çatma hükümlerinin, örneğin kıyıda zarar gören eşya hakkında uygulanıp uygulanmayacağı tereddütlere yol açmıştır. Bu tereddütleri gidermek üzere, bu Kısım'da yer alan hükümlerin, yalnızca, gemilerin gördüğü zarar ile gemilerde bulunan kişiler (gemi adamları, yolcular ve diğerleri), yük, bagaj ve başkaca eşya hakkında uygulanacağı açıklanmıştır. Buna karşılık, bir çatma sonucu gemilerden birisinin kıyıdaki tesislere de zarar vermesi halinde, bundan doğabilecek talepler hakkında Tasarının 1062 nci ve diğer ilgili hükümleri uygulanacaktır."

Tasarının 1289 ve 1290.maddelerinde “Ortak Kusur” üst başlığı altında 1. Eşya zararı, 2. Bedensel bütünlüğü zedeleyen zarar olmak üzere iki durum sayılmış ve bunlardan çarpışan gemilerin donatanlarının ve gemi adamlarının kusurlarının, sorumluluğun belirlenmesinde ne ölçüde etkili olduğu hüküm altına alınmıştır. 1289.maddenin birinci fıkrasında donatanların sorumluluğunun kusurlarının ağırlığı nispetinde olduğu söylenmekte, söz konusu ifadenin yanlışlığı ileri sürülerek ancak kusurların çatmayı meydana getirmedeki etkisi olarak yer alması gerektiği belirtilmektedir¹⁰⁶. Maddeye ilişkin gerekçede ise, Maddenin birinci fıkrasının birinci cümlesinin, HGB § 736 ve 1910 tarihli Sözleşmesinin 4. maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesinden iktibas edildiği, aynı şekilde 6762 sayılı Kanunun 1218. maddesinin birinci fıkrasında bulunduğu bahsedilmekte ve hükme, 1288. madde için verilen gerekçe doğrultusunda “donatanların kusuru” ibaresi eklendiği beyan olunmaktadır. 1910 tarihli sözleşmenin 4.maddesinin birinci fıkrasına baktığımızda, donatanların herbirinin kusurlarının derecesi oranında ibaresine rastlamaktayız¹⁰⁷. HGB § 736’da ise, her bir tarafın kusurunun etkisinin ağırlığı oranında ifadesi geçmektedir¹⁰⁸. Bunlara göre de, kusurun ağırlığı değil, kusurun çatmaya etkisi önemlidir ve bu şekilde düzeltme yapılması şarttır¹⁰⁹.

1289.maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde kusur oranının tespitinin mümkün olmadığı durumlarda veya tarafların aynı oranda kusurlu olduklarının ortaya çıkması halinde eşit oranda sorumlu oldukları TTK’dan farklı olarak hükme eklenmiştir. Bu cümle, 1929 tarihli ve 1440 sayılı ETK’nın 1277. maddesinin birinci fıkrasında ve 6762 sayılı Kanuna ilişkin hükümet Tasarısının 1218. maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde mevcuttu. Buna karşılık, Resmi Gazetede yayımlanan metinde yer almamıştır. Oysa ki, 1910 Sözleşmesinin 4. maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde yer alan ve 1972 yılındaki kanun ile değişikliğe uğramış HGB § 737’nin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde de korunmuştur¹¹⁰.

¹⁰⁶ Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.230, Ünan, s.582.

¹⁰⁷ “If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in **proportion to the degree of the faults** respectively committed. Provided that if, having regard to the circumstances, it is not possible to establish the degree of the respective faults, or if it appears that the faults are equal, the liability is apportioned equally”

¹⁰⁸ “...nach Verhältnis der Schwere des auf jeder Seite obwaltenden Verschuldens verpflichtet”

¹⁰⁹ HGB için aynı yönde, Herber, s.385, Prüssmann/Rabe, s.1031.

¹¹⁰ Bu konuda, Prüssmann/Rabe, s.1042.

Tasarıya alınması da Sözleşme ve mehz kanunla uyum sağlanması amaçlıdır.

Tasarının gerekçesinde, aynı amaçla, Tasarıya üçüncü bir cümle eklendiği ve 1910 Sözleşmesinin 4 üncü maddesinin ikinci fıkrasının son cümlesinin açık hükmüne uygun olarak, gemilerde bulunan eşyaya ilişkin tazminat taleplerinde, donatanların arasında teselsülün bulunmadığı belirtilmiştir¹¹¹.

1289.maddenin ikinci fıkrasında, donatanın çatmadan yükünü taşınması sonucu yükle ilgililere sorumlu olmayacağı durum ve bunun sonucu yükle ilgili kişilerin diğer donatandan tazminat alması durumunda, donatan rücu etmesi halleri düzenlenmiştir. Hükmün birinci cümlesi uygulamada oldukça tartışma konusu olan ve donatanın sevk ve idare kusuru def'ini düzenleyen bir kaidedir¹¹². Bunun yanında fıkranın ikinci cümlesinde donatanların rücu hallerini düzenleyen kaide oldukça düzensiz ve karışık bir biçimde karşımıza çıkmaktadır¹¹³. Bu nedenle de, doktrinde hem dili dolayısıyla hem de

¹¹¹ Kusurun ağırlığı lafzının bulunması dolayısıyla müteselsil sorumluluğun söz konusu olmadığı ve bu nedenle ifadenin gereksiz olduğu yönünde, **Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu**, s.231.

¹¹² **Algantürk**; Değerlendirmeler, s.140. Hükmün gerekçesinde, İkinci fıkranın birinci cümlesinde yer alan kuralın, uygulamada yaşanan tereddütleri gidermek amacıyla sevk olunduğu bildirilmektedir. 1910 tarihli Sözleşmenin 4. maddesinin dördüncü fıkrasından, Alm. TK.'nın 1972 değişikliğinden önceki 739 uncu paragrafının ikinci fıkrası vasıtasıyla iktibas olunan TTK'nın 1221. maddesi, "mukavelelerden doğan mesuliyeti" saklı tuttuğu, ne var ki, kanundaki bu açık hükme rağmen, uygulamada, çatmaya ilişkin kuralların özel hüküm teşkil ettiği, dolayısıyla çatmadan kaynaklanan yük zararında, "sevk ve idare kusuru" def'inin TTK m. 1062/2 ve 947/1 c.2 açısından dinlenmeyeceği görüşü savunulduğu söylenmektedir. Bu yöndeki görüş için bkz. **Kender Rayegân/Çetingil Ergon**; Deniz Ticaret Hukuku, Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte, Temel Bilgiler, 8.Bası, İstanbul 2007, s.194. Gerekçe de bu görüşün, TTK'nın 1221. maddesine aykırı olduğu gibi, 1910 tarihli Sözleşme ve 1924 tarihli Konişmentolu Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Brüksel Sözleşmesi hükümleriyle de bağdaşmadığı kabul edilmektedir. 1910 tarihli Sözleşmenin 4. maddesinin dördüncü fıkrası, sözleşmeyi imzalayan devletlere bu konuda millî hukukta farklı bir düzenleme yapma hakkı vermiştir. Bu bakımdan, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi uyarınca mehz Alman hukukunda bu hak, HGB § 739/II ile 1972 değişikliğinden önce kullanılmış, "sevk ve idare kusuru" def'i, çatmadan kaynaklanan yük zararı için dahi saklı tutulmuştu. Bu hüküm de TTK m. 1221'e alınmıştı. Doktrindeki bu konuda yaşanan tereddütleri gidermek üzere, "sevk ve idare kusuru" def'inin saklı olduğu Tasarının bu hükmünde açıkça belirtilmiştir. 1972 değişikliği ise HGB 739/II'yi ortadan kaldırmıştır.

¹¹³ "...Bu sorumsuzluk hâli sebebiyle kendi donatanından tazminat elde edemeyen yük ilgilisi, sözkonusu zarar için diğer kusurlu donatanların birinden yabancı bir hukuka göre tazminat alırsa, bu ödemeyi yapan donatanın fazladan ödemek zorunda kaldığı kısım için sorumsuzluk hâlinde yararlanan donatana rücu etmesi hâlinde, kendisine rücu edilen

hukuki açıdan yol açacağı problemler yüzünden haklı nedenlerle eleştirilmiştir¹¹⁴.

Tasarının 1291.maddesi, geminin zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından sevki esnasında onun kusurundan meydana gelen çatmadan donatanın sorumluluğunu ortaya koymakta, ikinci fıkrasında ise zorunlu sevk kılavuzu tarafından yapılan sevk sırasında onun kusurundan meydana gelen çatmadan geminin donatanın sorumlu olmadığını göstermektedir.

Bu konuda, Tasarının 1062.maddesinde düzenlenen donatanın gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu bahsinde, mecburi danışman kılavuz ve ihtiyari kılavuzun fiillerinden doğan sorumluluğuna dair açıklamalarda bulunmuştuk. Burada çatma şeklindeki zarara yol açan özel durumdan sorumluluğu için ayrı bir kaide va'z etmiştir. Hüküm TTK m.1219'dan değiştirilerek alınmıştır. Hükümdeki yanlışlık, danışman kılavuz veya sevk etme niteliği olmayan isteğe bağlı kılavuzun sevk etmesinden söz edilmesidir. Bu nedenle ifadenin “zorunlu ve isteğe bağlı danışman kılavuzun tavsiyelerinden yahut ihtiyari kılavuzun sevkinden” şeklinde kaleme alınması daha uygun olacaktır¹¹⁵.

b) Kurtarma ve Yardımdan Dolayı

Yürürlükte olan TTK'nın 1222 ile 1234.maddeleri arasında düzenlenen kurtarma ve yardım¹¹⁶, Tasarının 1298–1319. maddeleri arasında yer bul-

donatan, o yük ilgisine aynı oranda rücu hakkına sahiptir.”

¹¹⁴ Eleştiriler için bkz. Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.231. Tasarının gerekçesinde hüküm için, navlun sözleşmesi hukukunda “sevk ve idare kusuru” def'inin kabul edilmesine sebep olan ilkelere tümüyle aykırı olduğu, bu aykırılığı gidermek üzere mezkûr kayıtlarla, gemi donatanına da, kendi gemisindeki yükün ilgililerine müracaat hakkı tanındığı söylenmektedir. Böylece donatan, yük ilgilisi doğrudan kendisine başvurmuş olsaydı ödemeyeceği bir tazminatı rücu yoluyla başka bir donatana ödemek zorunda kalınca, tazminatı tahsil eden yük ilgisine rücu hakkı elde etmekte, dolayısıyla bu suretle ortaya çıkan hukuka aykırı sonuç bertaraf edilmiş olmaktadır demektir. Yük ilgilisi de, böylece her ihtimalde, “sevk ve idare kusuru” def'ine maruz kalabilecek olan talebi için tazminat hakkından yoksun bırakılmaktadır ki, bu sonuç navlun sözleşmesi hukukuna tümüyle uygundur. Böylece, milletlerarası uygulama ile tam bir uyum sağlandığı kabul edilmektedir.

¹¹⁵ Farklı bir ifade tarzı için bkz. Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.232.

¹¹⁶ Uluslararası anlamda ilk sözleşme olan 1910 tarihli “Deniz Yardımı ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme’ye (Brüksel Sözleşmesi), Türkiye, 9.5.1937 tarihli ve 3226 sayılı Kanunla taraf olmuştu. Bununla beraber, mehz Alman hukukunda, bu sözleşme hükümleri, 1913 tarihli bir kanun (Gesetz über den Zusammenstoß von Schiffen sowie über die Bergung und Hilfsleistung in Seenot) ile 1897 tarihli HGB § 740 ilâ 753’e eklenmişti. Bu sebeple söz konusu hükümler

muştur¹¹⁷. Tasarının 1298.maddesine göre, kurtarma ve yardım faaliyetinin konusunu seyrüsefere elverişli sulara tehlikeye uğramış bulunan su aracı veya eşyanın kurtarılması için yapılan her fiil ve hareket oluşturmaktadır. Söz konusu tanım, TTK'da yoktur. Zira bu tanım TTK'nın ve mehz HGB'nin esas aldığı 1910 tarihli Brüksel Sözleşmesinden değil, 1989 tarihli "Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme" adı verilen Londra sözleşmesinden alınmıştır¹¹⁸. Tanım iki kavramın kurtarmaya dahil olduğunu söylemektedir. Bunlar su aracı ve eşyadır. Maddenin gerekçesinde 1989 tarihli Sözleşmede kullanılan "vessel" ve "property" kavramlarının üst başlığı olarak "eşya" teriminin tercih edildiğinden bahsedilmekte, Sözleşmenin (a) bendinde "vessel or any other property" ibaresi kullanılmakta ve böylece "property" kavramına "vessel"ın dahil olması nedeniyle eşya teriminin uygun olacağı söylenmektedir¹¹⁹. Su aracı terimine, 1298.maddenin ikinci fıkrasına göre, her türlü gemi ve seyrüsefere elverişli yapı girmektedir. Öyleyse, gemi haricinde Tasarının lafzına göre suda seyrüsefer yapan her türlü araç gemi niteliği olmasa bile kurtarmaya dahildir. Bu da, TTK'dan farklı bir düzenlemedir¹²⁰.

Bunlarla beraber, deniz ticaret hukukunda kurtarma ve yardımın donatan açısından sorumluluk doğurduğu durum, donatanın gemisinin

sözleşmeye taraf olmadan önce 1929 tarihli ve 1440 sayılı ETK'nın 1281 ilâ 1294. maddelerine, ardından da 6762 sayılı Kanunun 1222 ilâ 1234. maddeleri ile Türk hukukunda bulunmuştur.

¹¹⁷ Tasarının bu bölümünün başlığı TTK'dan ayrı olarak Yardım kısmı alınmayarak sadece "Kurtarma" olarak alınmıştır. Bunun nedeni zamanla "Kurtarma" teriminin "Yardım" terimini de kapsayacak şekilde anlam genişliği kazanmasıdır. **Kender/Çetingil**, s.196. Kurtarmaya ilişkin hükümler, Tasarıda iki grupta yer almaktadır. Eşya kurtarma 1298 ile 1316. maddeler arasında ve insan kurtarma 1317-1318. maddelerdir. Genel zamaşımı ile ilgili hüküm ise 1319. maddede yer almaktadır.

¹¹⁸ Kurtarmaya ilişkin bütün hükümler 1989 tarihli Londra sözleşmesi esas alınarak düzenlenmiştir. Mehz HGB, 16.5.2001 tarihinde kabul edilen Deniz Hukuku Tadil Kanunu (Drittes Seerechtsänderungsgesetz) ile 1989 Sözleşmesinin hükümlerini almıştır. Bununla birlikte, Türkiye bu Sözleşmeye henüz katılmamıştır.

¹¹⁹ Yine gerekçedeki ifadeye göre, 1989 Sözleşmesinde böyle geniş bir anlamda kullanılan "property" terimi 4721 sayılı TMK'nın 683. maddesine uygun olarak "eşya" terimi ile karşılanmıştır. Gerçekten de, 1989 Sözleşmesinin (b) bendinde "vessel" terimi gemi, suda kullanılan araçlar veya deniz seyrüseferi yapma kapasitesine sahip yapılar olarak tanımlanmakta, "property" kavramı ise (c) bendine göre, tehlike altındaki navlunu da içine alan kıyıya sürekli ve mahsus bir şekilde bağlı olmayan eşya olarak belirtilmektedir. O halde gemi hem su aracı hem de eşya terimine dahil olmakta ve eşya terimi daha kapsayıcı bir ifade biçiminde karşımıza çıkmaktadır. Farklı olarak, gemi teriminin kullanılması gerektiği yönünde, **Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu**, s.237.

¹²⁰ TTK'da sadece gemilerin kurtarmaya dâhil olduğu yönünde, **Kender**, Deniz Ticaret Hukuku Dersleri, s.56.

kurtarılmasından dolayı ortaya çıkan kurtarma ve yardım ücreti borcudur. TTK açısından kurtarma ve yardım ücretinin asıl borçlusu hizmet sonucunda kurtulan ve emniyet altına alınan şeyler olduğu, borçlunun bu sebeple, gemi bakımından donatan olacağı belirtilmiştir¹²¹. Tasarı açısından bunu düzenleyen 1306.maddedir. Maddeye göre, kurtarma ücretinin borçluları, kurtarılan aracın ve diğer eşyanın kurtarma faaliyetinin tamamlandığı andaki malikleridir. Kural, 1989 tarihli Sözleşmesinin 13. maddesinin ikinci fıkrasının birinci cümlesinden alınmıştır¹²². Sözleşmede su aracı ve bütün diğer eşyanın ilgileri olarak gösterilen kişiler kurtarma ücretinin ödeme borçlusudur. Burada ilgili terimi, kurtarma faaliyetinin tamamlandığı andaki eşyaya sahip olan kişi anlamını vermek için kullanılmış olup, kastedilen maliktir. Ancak malik kavramı geniş olarak anlaşılmalı, geminin hukuken maliki olmayan kimse olan gemi işletme müteahhidi de borçlu olarak düşünülmelidir.

Bu sorumluluğun hukuki niteliği ise, Tasarının 1304/3 ve 1315.maddeden ortaya çıkmaktadır. 1304/3.maddeye göre, kurtarma ücreti, kurtarılan şeylerin değerini geçemez. Bu kuralın uygulanmasında, ödenmesi gerekebilecek faiz ve yargılama giderleri dikkate alınmaz. 1315.maddeye göre de, bu bölümde düzenlenen alacaklardan dolayı kurtaran, kurtarılan gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkını ve kurtarılan eşya üzerinde TMK 950 ile 953.maddeleri uyarınca hapis hakkına sahiptir.

Bunların yanında TTK m.1234/1'deki hüküm kanuna alınmamıştır¹²³. Söz konusu hüküm, TTK'da kurtarma ve yardım ücretinin ve masraflarının ödenmesinin sadece aynı bir borç doğuracağını nizamlıyordu¹²⁴. Buna karşılık ödenmesi gerekebilecek faiz ve yargılama giderlerinin ödenmesi açısından kurtarma ücretinin kurtarılan şeyin değerini geçemeyeceği kuralına istisna olması, bu borçlar için gemiden başka donatanın kara servetine de başvurulabilmesi nedenleriyle mesuliyet şahsi bir hale gelmiştir.

Her ne kadar, kurtarma ücretinin faizi masraflar hariç donatanın kurtarma ve yardım ücretinden sorumluluğu, kurtarılan gemi değerinden fazla olmayan ve Tasarının 1315.maddesine göre gemi alacaklısı hakkı veren bir borç meydana getirmektense de, kurtarma ücretinin faizi ve masrafların bu

¹²¹ Kender; Deniz Ticaret Hukuku Dersleri, s.63.

¹²² "Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values".

¹²³ "Kurtarma ve yardım keyfiyeti kendiliğinden kurtarma ve yardım masraflarını ödeme için şahsi bir borç doğurmaz"

¹²⁴ Kender; Deniz Ticaret Hukuku Dersleri, s.63.

gemi ile sınırlı aynı sorumluluğun dışına çıkması ve bunlar için donatanın gemiden başka diğer malvarlıklarına başvurulabilmesinden söz konusudur.

Kurtarma konusunda son olarak 1312.madde ile getirilmiş özel tazminat sistemi gereğince donatanın sorumluluğuna değinmek gereklidir. 1989 Sözleşmesinin 14. maddesinden alınan maddede malik olarak adlandırılan kişilerden, eğer kurtarma ücretine hak kazanmamışlarsa kurtarma kapsamında yaptığı masraflara mukabil özel bir tazminat istmek imkanı kurtarana tanınmaktadır. Bu tazminat ancak çevreye zarar verme tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için özel kurtarma faaliyetinde bulunulması durumunda ortaya çıkabilir. Gerekçede 1312. maddenin ilk fıkrasına göre talebin konusu, kurtarma faaliyeti için yapılan masraflar olduğu, dolayısıyla da, burada düzenlenen hususun, TMK m. 994 anlamında zaruri ve faydalı giderleri içerdiği söylenmektedir.

5. Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu

Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini başlıklı yedinci kısımda deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması olarak karşımıza çıkan ve deniz ticaret hukuku açısından ...ile sorumluluğu düzenleyen hükümlerden sonra, 1336 ve devamı maddelerde düzenlenmiş olan denizde petrol kirliliğinden doğan sorumluluk hükümleri donatanın bu deniz kirletilmesinden doğan sorumluluğunu düzenlemektedir.

Çoğunlukla hidrokarbürlerle, kimi zaman da petrol ve türevleriyle meydana gelen petrol yükü taşıyan tankerlerle tanker dışındaki gemilerin işletilmesinden veya petrol tankerlerinin ve kimi zamanda tanker dışındaki gemilerin karışmış olduğu deniz kazalarından kaynaklanan deniz kirliliği türüdür¹²⁵. Petrolün denize ve onun çevresindeki yerlere verdiği büyük etki, temizlenmesinin meşakkatli ve pahalı yöntemler içermesi, ayrıca deniz ve etrafı dışında insan sağlığına uzun dönemde olumsuz etkilerde bulunması, bu kirliliğin önlenmesinin devletlerin işbirliği içinde uluslararası belgelerle sağlanmasını gerekli kılmıştır. Bu sebeple, 1954'den itibaren 1992 yılındaki "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme" ile şimdilik nihayet bulan bir milletlerarası sözleşmeler dizisi bu konuda ortaya çıkmıştır¹²⁶.

¹²⁵ **Abdullayev Cavid**; Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetki-Sorumluluk- Zararın Tazmini, Ankara, 2005, s.37.

¹²⁶ 1954 tarihli Denizde Petrol Kirliliğinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme (1954 OILPOL), 1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme, 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine İlişkin Sözleşme ve buna bağlı 1978 tarihli protokol (1973 MARPOL), 1982 tarihli III. Deniz Hukuku Konferansında ortaya konan 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi.

1992 tarihli sözleşme 1969 tarihli sözleşmeden sonra deniz kirlenmesinden doğan sorumluluğu düzenleyen ve geliştiren bir sözleşmedir¹²⁷. 1969 tarihli sözleşmeye ek 1971 tarihli yine Brüksel’de, “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme” imzlanmış olup, bu sözleşme de 1992 tarihli Londra Sözleşmesiyle birlikte tadil edilmiş ve “1992 tarihli, Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme” olarak kabul edilmiştir¹²⁸. Tasarı, bu sözleşmelerin hükümlerini esas alarak bir düzenleme yoluna gitmektedir. Yapılan düzenleme, söz konusu sözleşmelerin hükümlerine atıflar yapılmak suretiyle Tasarıda kabul edilmiştir.

Tasarının 1336.maddesine birinci fıkrasına göre, “27/11/1992 tarihli, aşağıda 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi diye anılacak “Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme”nin I inci maddesinin altıncı paragrafında tanımlanan “kirlenme zararı” hakkında bu Sözleşme ve 27/11/1992 tarihli “Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslararası Sözleşme” hükümleri uygulanır. Bu Sözleşmelerin doğrudan veya bu Kanun uyarınca uygulandıkları hâllerde, mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen hususlara ilişkin diğer hükümleri uygulanmaz.”¹²⁹

Hükümün atıf yaptığı 1992 tarihli sözleşmede kirlenme zararı şöyle tarif edilmiştir: Kirlenme zararının anlamı: a) Gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün ziyan veya zararları ifade eder, bu bozulmadan kaynaklanan kâr kaybının dışındaki çevre bozulması için tazmi-

¹²⁷ 1992 Protokolleri ile yeni bir sistem oluşturulmuş, Sorumluluk ve Fon Sözleşmesi arasındaki bağıntı dikkate alınarak “gemi”, “şahıs”, “gemi maliki”, “kirlilik zarar”, “olay”, “koruma tedbirleri” kavramları ortak olarak düzenlenmiş, gemi, petrol, olay kavramları yeniden tanımlanmış, sözleşmenin uygulama alanına, koruma alanına ve sorumluluğun sınırlanmasında hesaplama ile ilişkin yenilikler getirmiştir. Bu konuda bkz. **Abdullayev**, s.277-300.

¹²⁸ Türkiye’nin 1992 tarihli bu Sözleşmelere katılması, 27.1.2000 tarihli, 4507 ve 4508 sayılı kanunlarla uygun bulunmuş, bu kanunlarda 26.4.2001 tarihinde kabul edilen 4658 sayılı Kanun ile değişiklik yapılmıştır. Bu Kanunlara istinaden, Türkiye sözleşmeye katılma belgesini 15.8.2001 tarihinde tevdi etmiştir. Her iki Sözleşme de bir yıl sonra Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

¹²⁹ Gerekçenin belirttiği üzere, “Tasarının 1336 ncı maddesinin birinci fıkrası, bu tanıma giren kirlenme zararı hakkında, “1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi” ile “1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme”nin, o Sözleşmelerde belirlenmiş şartlarla doğrudan uygulanacağını açıklığa kavuşturmaktadır.”

natin, fiilen yapılan veya yapılacak olan eski haline döndürme ile ilgili makul tedbirlerin maliyetlerine sınırlandırılması şartıyla; b) Korunma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu ziyan veya zararlar da buna dâhildir.

Aynı sözleşmenin üçüncü maddesinin birinci paragrafına göre de, “bu hadise neticesinde geminin sebep olduğu bütün kirlenme zararlarından bu maddenin 2 ve 3 üncü paragraflarındaki haller hariç geminin hadise zamanındaki donatanı¹³⁰, hadise bir olaylar dizisinden oluşuyorsa ilk olay tarihindeki donatanı mesuldür”¹³¹. Olay, normal olmayan durumlardır (çatma, karaya oturma, batma tehlikesi geçirme). Yoksa mutad faaliyet içindeki haller bu kavrama girmeyecektir¹³².

Bu mesuliyet ise, kusursuz bir sorumluluktur¹³³. Bu sorumluluk nedeniyle tazmin yükümlülüğüyle sorumlu olanlar, bu sorumluluğu Sözleşmede gösterilen miktarlar oranınca sınırlayabilirler. Bu miktarlar 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin beşinci maddesinin birinci paragrafına göre, “Bir

¹³⁰ 1992 Sözleşmesinin esası olan 1969 Brüksel sözleşmesinin üçüncü maddesinde tabi malik olarak yer almaktadır. Ancak Sözleşmenin birinci maddesinin üçüncü paragrafında “Gemi maliki gemi sicilinde geminin adlarına kayıtlı olduğu şahıs veya şahıslar, maliki, gemi sicilinde kayıtlı değilse geminin mülkiyetine sahip bulunan şahıs veya şahısları ifade eder. Gemi devletin mülkiyetinde veya bu devlette donatan veya gemi işletme müteahhidi olarak müseccel bulunan bir şirket tarafından işletilmekte ise, “gemi maliki” lafzı bu şirket anlamına gelecektir” hükmü gereğince Türkçeye donatan olarak çevrilmiştir. HGB açısından benzer şekilde. **Herber**, s.192.

¹³¹ Tasarının 1337.maddesi 1992 tarihli Sözleşmelerin uygulanması için yabancılık unsurunun aranmadığı, yani Sözleşmelerin, tümüyle ulusal nitelikteki kirlenme hallerinde de uygulanacağını açıklamıştır. Özellikle, yabancılık unsuru taşımayan uyumsuzluklarda bu Sözleşmeler uygulanmazsa, Türk bayraklı bir tankerin Türkiye’de yola çıktığı kirlenme zararında, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi uyarınca sigortacıya ve 1992 tarihli Fon Sözleşmesi uyarınca Uluslararası Tazminat Fonuna doğrudan müracaat hakları, Türk vatandaşlarından esirgenmiş olur ki bu 1336.maddenin amacı ile bağdaşmaz. Esasen, her iki Sözleşme de zaten, 2. ve 3. maddeleri ile böyle bir unsur aramadan, uygulama alanlarını tayin etmiştir. Dolayısıyla, doğrudan Sözleşme metinlerine göre de “yabancılık unsuru” aranmaz.

Sözleşmenin ikinci ve üçüncü paragraflarında şu ibarelerle donatanının sorumlu olmadığı haller gösterilmiştir. 2. Donatan kirlenme zararının: a) Bir harp düşmanlık, iç savaş veya ayaklanma hareketi yahut önlenmesi ve kaçınılması kabil olmayan anormal bir tabiat hadisesi sonucu olduğunu veya b) Münhasıran üçüncü bir şahsın zarar verme kastiyle vuku bulan bir hareket veya ihmalinin sonucu olduğunu veya c) Münhasıran bir hükümetin yahut fener veya sair seyir yardımcılarının bakımından sorumlu bir merciin bu görevinin yerine getirilmesindeki bir ihmali veya başkaca nizamla aykırı bir fiili sonucu olduğunu, ispat ederse mesul olmaz.

¹³² **Schaps/Abraham**, s.149.

¹³³ **Abdullayev**, s.238–239.

gemi donatanı, işbu Sözleşme uyarınca herhangi bir olay ile ilgili sorumluluğunu, aşağıdaki şekilde hesaplanan toplam bir meblağla sınırlamak hakkına haizdir. (a) 5,000 tonaj biriminin¹³⁴ üzerinde olmayan bir gemi için 3 milyon hesap birimi; (b) 5,000 tonaj biriminin üzerindeki bir gemi için, (a) alt paragrafında belirtilen meblağa ilaveten her bir ilave tonaj birimi için 420 hesap birimi; bununla birlikte, bu toplam meblağın her durumda 59,7 milyon hesap birimini geçmemesi şarttır”.

Aynı zamanda, yine bu maddenin ikinci paragrafına göre de, Donatanın, kirlilik zararının bu donatanın, bu tür bir zarara neden olmak için kasıtlı veya ihmali ve bu zararın muhtemelen sonuçlanacağını bilerek işlediği şahsi eylemi veya eylemsizliğinden kaynaklandığı ispatlanırsa, işbu Sözleşme altındaki sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olmayacaktır.

Kirlenme zararı oluşturanların sorumlulukları, 1992 protokolleri ile değiştirilmiş 1971 tarihli Fon kurulmasına ilişkin sözleşmenin, ilgili hükümleri uyarınca kurulacak fondan karşılanır. Ancak bunun yapılabilmesi için, bu sözleşmenin 4.maddesi uyarınca donatanın sorumlu olmadığı durumların (m.4/1 a), donatanın mali vecibelerini yerine getirememesi ve mali teminatının yetersiz olması durumların (m.4/1 b), donatanın sorumluluğunu aşan zararlar olması durumlarının (m.4/1 c) söz konusu olması lazımdır.

Bu kurulacak fona 1992 Sözleşmesinin onuncu maddesinin birinci paragrafındaki hüküm çevresinde taraf devletlerce yapılacaktır¹³⁵.

¹³⁴ Tonaj birimi 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin beşinci maddesinin onuncu paragrafına göre, 1969 tarihli Gemilerin Tonaj Ölçümüne İlişkin Uluslararası Sözleşmenin EK I’inde gösterilen tonaj ölçe düzenlemeleri uyarınca hesaplanacak gayrisafi tonajdır.

¹³⁵ “1. Fona her bir Akit Taraf adına yapılacak yıllık katkılar, Madde 12, paragraf 2(a) veya (b)’de belirtilen takvim yılında 150.000 tonu aşan petrol alan şahıslar tarafından;
(a) Fona katkıda bulunan petrolün denizyolu ile taşındığı, o devletin ülkesindeki liman veya terminal tesislerinde;
(b) Denizyolu ile taşınan ve Akit taraf olmayan bir Devletin ülkesindeki liman veya terminal tesislerine boşaltılan, Fona katkıda bulunan petrolün, Akit olmayan Taraf Devlet ülkesinde boşaltılmasını takiben, işbu alt paragraf hükmünce ilk olarak bir Akit Taraf Devlet tarafından teslim alınması şartıyla, o Akit Taraf Devletin ülkesinde bulunan herhangi bir tesiste teslim alınmasına göre yapılacaktır.
2.(a) 1. paragraf amaçları için, Akit Taraf Devletin ülkesinde bir takvim yılında bir şahıs tarafından alınan fona katkıda bulunan petrol miktarının aynı Devlette aynı yıl içinde herhangi bir bağlı şahıs veya şahıslar tarafından alınan katkı petrol miktarı ile toplandığında 150.000 tonu aşması halinde bu şahıs, bu miktarın 150.000 tonu geçip geçmediğine bakılmaksızın, aldığı gerçek miktara göre katkı ödeyecektir.
(b) “bağlı şahıs”, herhangi bir yardımcı şirket veya ortak kontrol altında olan kurum anlamındadır. Bir şahsın bu tanım kapsamında yer alıp almadığı, ilgili Devletin ulusal hukuku ile tespit edilecektir.”

Bunun yanında bazı durumlarda taraf devlet tazminatın ödenmesi ile yükümlü olur. Bu tazminatın ödenmesine ilişkin şartlar da 1992 tarihli fon sözleşmesinin 15/4.maddesinde gösterilmiştir¹³⁶.

Tasarının 1338.maddesinde ise “uygulama alanının genişletilmesi” başlıklı bir hüküm ihdas edilmektedir. Bu hükmün ikinci fıkrası, 1992 Sorumluluk Sözleşmesinin uygulama alanını, yer itibarıyla kıyasen genişletmektedir. Sözleşmenin birinci maddesinin altıncı paragrafının (a) bendi kapsamındaki “kirlenme zararı” bakımından, ikinci maddenin (a) bendi bir coğrafi sınır çizmiştir. Bu sınırın dışında meydana gelen kirlenme zararı hakkında Sözleşmenin uygulanması için ulusal hukukta düzenleme yapılması gerekir. Böyle bir düzenleme, başlıca, 1992 tarihli Sorumluluk ve Fon Sözleşmelerine taraf olmayan bir ülkede meydana gelen kirlenme zararı için Türkiye’de dava açılması halinde önem kazanır. Dolayısıyla da Türk gemi sicillerine kayıtlı tankerlerin donatanlarına, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin bahsettiği olanağın en geniş biçimde sağlanması sonucuna götürür. Aynı zamanda zarar Sözleşmenin ikinci maddesinin (a) bendi anlamında âkit devletlerden birinin karasularında meydana gelmemişse, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesi doğrudan uygulanamaz. Bu nedenle de Tasarıda, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin ikinci maddesinin (a) bendinde sayılan yerlerin dışında meydana gelen “kirlenme zararı” hallerinde de maliki, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin hükümlerinden yararlandırılabilmek için, bu fıkra gereğince Sözleşmenin böyle hallerde kıyasen uygulanması kabul edilmiştir¹³⁷.

III. Donatanın Sorumluluğunun Sınırlanması (...ile Sorumluluk)

Deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması durumu, Tasarının 1328 ile 1335.maddeleri arasında düzenlenerek, donatanın açıklamaya

¹³⁶ Akit Taraf bir Devletin, Yöneticiye paragraf 2’de belirtilen bildirimi sağlamadığı ve bunun da Fon için bir mali zarar ile sonuçlandığı durumda, Akit Taraf, Fonun bu zararını tazmin etmekle yükümlü olacaktır. Kurul, Yöneticinin tavsiyesi üzerine, bu tazminatın Akit Taraf devletçe ödenip ödenemeyeceğine karar verecektir.

Görüldüğü üzere, 15/4, 15/2’ye atıf yapmaktadır. 15/2’de açıklanan bildirim yükümlülüğü hakkındaki kaide şöyledir: “Paragraf 1’de belirtilen amaçlar için her bir Akit Taraf Devlet, İç Düzenlemelerde belirtilen tarih ve manada, bu Devlet ile ilgili olarak Madde 10’a göre Fon’a katkıda bulunmakla yükümlü her bir şahısın adını ve adresini ve aynı zamanda önceki takvim yılı esnasında bu şahıs tarafından alınan katkı petrolünün ilgili miktarları ile ilgili bilgileri Yöneticiye bildirecektir.”

¹³⁷ (2) 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin I inci maddesinin altıncı paragrafının (a) bendinde tanımlanan bir “kirlenme zararı”, aynı Sözleşmenin II nci maddesinin (a) bendinde belirlenen yerlerin dışında meydana gelmişse, sorumlu tutulan kişi, sorumluluğunu, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin V inci maddesinin kıyasen uygulanması suretiyle sınırlandırabilir.

çalıştığımız ...den sorumluluk hallerinden doğan tazmin yükümlülüğünün ne şekilde sınırlanabileceği ortaya konulmuştur. Tasarının 1062.maddesinde donatanının uluslararası sözleşmelerle sorumluluğunu sınırlandırma hakkının saklı olduğu belirtilmişti. İşte bu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler Tasarının bu maddelerinde uluslararası sözleşmelere atıf yapılması suretiyle değiştirilmiştir¹³⁸.

Bu konuda ilk madde Tasarının 1328.maddesidir. Maddenin birinci fıkrasına göre, “Deniz alacaklarından doğan sorumluluk, 19/11/1976 tarihli *“Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınrlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme”* ile bu Sözleşmeyi değiştiren 2/5/1996 tarihli Protokol veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen uluslararası sözleşmelere göre sınırlanabilir.”

Sözü edilen, 19.11.1976 tarihinde Londra’da “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınrlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme”¹³⁹, 1924 ve 1957 yıllarında Brüksel’de akdedilmiş olan aynı nitelikteki iki Sözleşmenin yerine geçmek üzere hazırlanmıştır¹⁴⁰. Türkiye, bu sözleşmeye 28.2.1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, katılma yoluyla taraf olmayı kararlaştırılmış¹⁴¹, katılma işlemleri 6.3.1998 tarihinde tamamlanmıştır. Bunun sonucu olarak, 1976 tarihli Sözleşme, 1.7.1998 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmenin 1.maddesi açısından sorumluluğu sınırlayabilecek kişiler oldukça fazla olmakla¹⁴² beraber, bizim için önemli olan, donatanın bu kişiler arasında sayılmasıdır.

¹³⁸ Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin, donatanının sorumluluğun ilişkin 1062.maddeden 260 madde sonra ele alınmasının yanlış olduğu ve ..den sorumluluktan hemen sonra ...ile sorumluluğunun ele alınması hususunda bkz. Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.260-261.

¹³⁹ Kısaca, 1976 tarihli Sözleşme olarak anacağımız bu sözleşmenin asıl adı “Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims” (LLMC) dir. Türkiye dahil otuz dört devlet tarafından imzalanan konvansiyon 17.madde hükmü gereğince 12 devletin onayı sonucunda 1.12.1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁴⁰ Bunlar, 25.8.1924 tarihli “Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile ilgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme” ve 10.10.1957 tarihli “Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyon” olup. Türkiye, 1924 tarihli Sözleşmeye taraf olmuştur. Ancak, 1976 tarihli Sözleşmenin 17. maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca Türkiye’nin 1924 tarihli sözleşmeye taraf devlet statüsü sona ermiştir.

¹⁴¹ 4.6.1980 tarihli ve 17007 sayılı RG.

¹⁴² 1957 tarihli Brüksel sözleşmesinde gemi maliki, malik olmayan donatan, charterer ve gemi işletme müteahhidi olarak gösterilenlere, kaptan, gemi adamları ile 1957 sözleşmesinde sayılanların müstahdemleri de girmektedir.

1976 tarihli Sözleşmede sorumluluk sınırlamasına tâbi alacaklar 2.maddesinde gösterilmiş, burada üç bent halinde verilen alacaklar, a) Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma-yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak vuku bulan ölüm, yaralanma, her türlü eşya ziya ve hasarı ile vesair bütün zararlardan doğan alacaklar, b) Deniz yoluyla yapılan taşıma hizmetlerindeki vaki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar, c) Akitten doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlali neticesinde ortaya çıkan ve geminin işletilmesi yahut kurtarma-yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak vuku bulan diğer bütün zararlardan doğan alacaklar, d) Batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terkedilmiş bir geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar, e) Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar, f) Sorumluluk sınırlamasına tâbi alacağın doğumuna yol açan bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirlerle, bu tedbirlerin başkaca sebebi oldukları zararlar yüzünden sorumlu kişiden başka bir şahıs tarafından ileri sürülebilcek alacaklar biçiminde belirtilmiştir.

Bunlar içinden, donatanla alakalı olarak a, c,d, e ve f bentlerindeki zaten Tasarının içinde biraz önce ...den sorumluluk bahsinde açıklamaya çalıştığımız donatanın gemi adamlarından, çatma, kurtarma ve yardımdan doğan sorumluluklardır¹⁴³.

Bunlardan başka, sözleşmenin üçüncü maddesi ile bazı sorumluluk sınırlaması dışında tutulmuş alacaklar söz konusudur ki, bunlar başka sözleşmelerle düzenlenmiş olan petrol ile deniz kirlenmesinden doğan zararlardan ve nükleer zararlardan doğan alacaklar aittir. Bir de bu durumlar dışında, kurtarma-yardım alacakları ile müşterek avarya paylaşırma alacaklarına ve sonuncusu gemi maliki veya kurtarma-yardımda bulunan gemi hizmetlerine veya kurtarma-yardım faaliyetine ilişkin olan müstahdemlerinin, bunların mirasçıları ve haleflerinin veya bunlar gibi alacakları ileri sürmeye yetkili olan diğer şahısların taleplerine ilişkindir¹⁴⁴.

Sözleşme ayrıca, 4.maddesinde zarara herhangi bir kusuru ile değil de, ancak kasten yahut cüretkârca bir şekilde ve bile bile zararın meydana gele-

¹⁴³ (f) bendinde sorumlu olan donatanın zararı önlemek veya azaltmak bakımından tedbir alma işini mukavele ile üçüncü şahsa bırakması veya üçüncü kişinin mukavele olmaksızın bu işle faaliyet göstermesi sebebiyle doğan alacaklar ile bu tedbirler alınırken başkalarına verilen zararlar yönünden de donatanın sorumluluğu sınırlama hakkı getirilmiştir. Çetingil, s.10.

¹⁴⁴ Bu yönde Tasarının 1331.maddesi de, “1976 tarihli Sözleşmenin 2 nci maddesinin birinci fıkrasının (d) ve (e) bentleri ile 3 üncü maddesinde sayılan alacaklara karşı sorumluluk sınırlandırılmaz” kuralını koymuştur.

ceğine sebep olduğu ispatlanan kişinin sorumluluğu sınırlama hakkına sahip olmadığından bahsetmektedir. Burada sorumluluğun sınırlanmasının ortadan kalkması bakımından ağırlaştırılmış nitelikli kusur kavramı ortaya konmuştur¹⁴⁵.

1976 tarihli Sözleşmedeki genel esaslar böyle iken, Sözleşmenin sorumluluğun sınırlandırması bakımından ortaya koyduğu hükümler, 2 Mayıs 1996 tarihli sözleşmeyi değiştiren protokol uyarınca, 6. ve 7. maddeler olarak, Tasarıyı da ilgilendirdiği yönüyle şöyledir:

Sözleşmenin 6.maddesinde, Sözleşmenin 7.maddesinden doğan alacaklar dışındakiler için sorumluluk sınırları bu maddenin (a) bendine göre, ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında (i) 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 2 milyon hesap birimi, (ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca : 2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 800 hesap birimi, 30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 600 hesap birimi ve 70.000 den yukarı beher ton için 400 hesap birimi.

Diğer bütün alacaklar hakkında diyen (b) bendinde ise, (i) 2.000 tonu geçmeyen bir gemi için 1 milyon hesap birimi, (ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca: 2.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 400 hesap birimi, 30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 300 hesap birimi ve 70.000 den yukarı beher ton için 200 hesap birimidir¹⁴⁶.

Bilindiği üzere hesap birimi, Hava Yoluyla Eşya Taşımalarında Hakkındaki Varşova Konvansiyonunda 1975 yılındaki değişikliklerle ilk kez kabul

¹⁴⁵ **Ataol Hüseyin;** Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Prof. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s.68 ve bu konuda ayrıntılı bilgi için, s.78-81, **Çetingil**, s.13

¹⁴⁶ 1996'daki protokolle yapılan değişiklikten önce a) bendindeki sınırlama i) 500 tonu geçmeyen bir gemi için 333.000 hesap birimi; ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca, 501 den 3000 tona kadar beher ton için 500 hesap birimi, 3001 den 30.000 tona kadar beher ton için 333 hesap birimi; 30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 250 hesap birimi ve 70.000 den yukarı beher ton için 167 hesap birimi olarak öngörülmüştür. (b) bendinde ise, i) 500 tonu geçmeyen bir gemi için 167.000 hesap birimi, ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca: 501 den 30.000 tona kadar beher ton için 167 hesap birimi, 30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 125 hesap birimi ve 70.000 den yukarı beher ton için 83 hesap birimi şeklinde sınırlama mevcuttu.

edilen ve buradan örnek alınarak 1976 Sözleşmesine getirilen Özel Çekme Hakkıdır (ÖÇH)¹⁴⁷.

1976 tarihli Sözleşmesinin 6.maddesinin ikinci paragrafında ise, “Birinci paragrafın (a) bendi uyarınca hesaplanan meblağ, bu bentte yazılı alacakları tam olarak karşılamaya yetmediği takdirde, birinci paragrafın (b) bendi gereğince hesaplanan meblağ aynı paragrafın (a) bendinde yazılı alacakların ödenmeyen bakiyesini karşılamak için kullanılabilir ve işbu ödenmemiş bakiye birinci paragrafın (b) bendinde yazılı alacaklarla birlikte garameye katılır” biçiminde bir ifadeye yer verilmiştir. Yani, (a) bendi açısından alacaklar karşılanmadığı her durumda (b) bendindeki hesaplama (a) bendindeki hesaplama yapıldıktan sonra devreye girecek ve alacaklı ödenme konusunda tatmin edilecektir¹⁴⁸.

1976 tarihli Sözleşmesinin 7.maddesi yolcuların ölüm ve yaralanmasına ilişkin olmak üzere sınırlamayı göstermektedir. Bu konuda, maddenin ikinci paragrafında, bu madde açısından “bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından neşen eden alacaklar, bir yolcu taşıma mukavelesine müsteniden veya bir navlun sözleşmesine konu olan bir taşıt veya canlı hayvanlara, taşıyanın muvafakatiyle, refakat etmek suretiyle, söz konusu gemide taşıyan her hangi bir şahıs tarafından veya onun hesabına ileri sürülen alacakları ifade eder diyerek, alacak kavramının çerçevesini çizilmiştir. Sözleşmenin birinci paragrafında da, “Bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından neşet eden ve aynı olaydan doğan alacaklarda gemi malikinin mesuliyeti, 175.000 hesap biriminin geminin resmi belgesinde taşımaya izin verilen

¹⁴⁷ İngilizce Special Drawing Rights (SDR) adı verilen bu hesap birimi, Uluslararası Para Fonu (IMF) tarafından 1.1.1981 yılından itibaren beş ülke parasına içinde belli ağırlıklar tanınmak suretiyle yapılan bir hesaplama ile belirlenmekte ve her gün kurlar gibi değişmektedir. IMF'nin statüsünün XXI. maddesinin ikinci bölümünde bir özel çekme hakkının değeri 0,088671 gr. saf altın olarak tayin edilmekte, bu bakımdan da 1957 Brüksel Sözleşmesinde tayin edilen hesap birimi olarak Poincaré frankı 0,5895 gr. saf altın olduğu için İÖÇH 15 Poincaré frank'ına denk gelmektedir.

¹⁴⁸ Bu maddenin üçüncü paragrafına göre ise, “ölüm veya yaralanmadan doğan alacakların 2 nci paragraf uyarınca haiz oldukları haklara halel gelmemek kaydıyla sözleşmede taraf olan bir devlet milli kanunlarında liman tesislerine, havuzlarına, seyrüsefere elverişli su-yollarına ve seyir yardımcı tesislerine verilen zararlardan doğan alacaklara 1 inci paragrafın (b) bendinde yazılı sair alacaklara nispetle, milli kanunda öngörüldüğü veçhile, öncelik tanıyabilir.” Maddenin dördüncü paragrafı, bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut münhasıran kurtarma ve yardım hizmetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan her şahsın mesuliyet sınırı da, hesaplamada 1500 tonlato esası olarak öngörmüştür

yolcu sayısı ile çarpılmasından elde olunan meblâğ olacaktır”¹⁴⁹ denilerek sınırlama oranı verilmektedir.

Tasarının 1328.maddesinin birinci fıkrasının koyduğu kural açısından 1976 Sözleşmesinin bu hükümleri uygulanacakken, ikinci fıkrada, “1976 tarihli Sözleşmenin 20 ve 21 inci maddeleri ile 1996 tarihli Protokolün 8 inci maddesi uyarınca yapılacak gözden geçirmelerin ve değişikliklerin, Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak, bu maddede, anılan gözden geçirmeyi ve değişiklikleri de içine alacak şekilde uygulanır” yönünde bir hükme yer verilmiştir. Bu hüküm ile gerekçede de belirtiliği şekilde, doğrudan uygulanan 1976 Sözleşmesi, Sözleşmede yapılan değişiklik Türkiye tarafından kabul edilip yürürlüğe girdiğinde, o sözleşmeye atıf yapan kanunda bir değişiklik yapılmasına gerek olmadan, sözleşmenin yeni metnine atıf yapılmasını sağlayacaktır.

Tasarının 1332.maddesi 1976 tarihli Sözleşmeyi esas alarak 300 tonilatodan küçük gemiler için bir sorumluluk sınırlama hükmü ortaya koymuştur. Hükme göre, “1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin ikinci paragrafının (b) bendinde sayılan gemiler için, aynı Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (b) bendi uyarınca hesaplanacak sorumluluk sınırı 83.500 Özel Çekme Hakkıdır. Diğer hâllerde, 1976 tarihli Sözleşmenin öngördüğü sorumluluk sınırları geçerlidir.”

1976 tarihli sözleşmenin atıf yapılan kuralı, 300 tonilatodan küçük gemilere Sözleşme hükümlerinin uygulanmasının kabul edilmesine dair olup, biraz değindiğimiz 6.maddenin (b) bendi kapsamında sorumluluk sınırı belirlenerek hükme derç edilmiştir¹⁵⁰.

Tasarı sondaj işleme gemileri hakkında da 1976 Tarihli sözleşmenin 15.maddesinin dördüncü fıkrası dahilinde iki bent olarak özel sınırlama sınırlarını hüküm olarak koymuştur¹⁵¹.

¹⁴⁹ 1996 protokolü ile değiştirilmeden önce 7.maddenin ikinci paragrafı şöyle bir hüküm içeriyordu: “bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından neşet eden ve aynı olaydan doğan alacaklarda gemi malikinin mesuliyeti, 46.666 hesap biriminin geminin resmi belgesinde taşımasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde olunan meblâğla sınırlıdır, ancak bu meblâğ yirmibeş milyon hesap birimini aşamaz”.

¹⁵⁰ Aynı zamanda, Tasarının 1330.maddesi, “uygulama alanının genişletilmesi” başlığı altında 1976 tarihli Sözleşmenin bazı hükümlerine 1328.madde bu hallerde de uygulanır diyerek atıflar yapmıştır. Atıflar 1976 tarihli Sözleşmenin 15.maddesinin birinci paragrafı, (a) ve (b) bentleri ile yine 1976 tarihli sözleşmenin dördüncü paragrafıdır.

¹⁵¹ **Madde 1333 - (1)** Sınırlamaya esas olan alacağın, geminin sondaj işlemi için kullanılmak üzere sondaj yerinde bulunduğu sırada doğmuş olması şartıyla, 1976 tarihli Sözleşmenin 15 inci maddesinin dördüncü paragrafında sayılan gemiler hakkında aşağıdaki sorumluluk sınırları uygulanır;

Tasarı 1335.maddesinde ise, “Fon kurmadan sorumluluğun sınırlandırılması” başlığı altında, fon tesisi edilmeden de sorumluluğun sınırlama hakkının ileri sürülebileceğini nizamlamaktadır ki bu, hükümde de atıf yapılan 1976 tarihli Sözleşmesini 10.maddesinin b, r tekrarı olduğundan, kanımızca gereksiz bir madde olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁵².

Bahsedilen fon, 1976 tarihli Sözleşmenin 11.maddesinde öngörülen sorumluluğun sınırlandırılması açısından sorumlu kişilerin tesis ettikleri ve böylece sorumluluklarını sınırlı aynı mesuliyet esasına bağlayabildikleri bir imkandır¹⁵³.

Fon tesisi hakkında 11.maddenin birinci fıkrası şu kaideyi içermektedir: “Mesuliyeti ileri sürebilecek olan her şahıs, sınırlamaya tâbi alacaklardan ötürü ülkesinde dava açılan ve sözleşmede taraf olan devletin mahkemeleri veya yetkili sair mercileri nezdinde bir fon tesis edebilir. Fon, 6 ve 7 nci maddelerin mezkûr şahsın sorumlu tutulabileceği alacaklara tatbiki kabil olan hükümleri uyarınca hesaplanan meblağ ile mesuliyetin doğumuna yol açan olay gününden fonun tesisi tarihine kadar işlemiş olan faizlerin toplamından terekküp eder. Bu suretle tesis olunan fon ancak, haklarında sınırlı mesuliyet dermeyeran edilebilecek olan alacakların tediyesinde kullanılabilir.”

İkinci fıkra ise, “Fon, tespit olunan meblağın yatırılması yahut fonun tesis olunacağı taraf devletin mevzuatı bakımından şayanı kabul ve mahkeme veya yetkili sair mercilerce yeterli sayılacak olan bir teminatın gösterilmesi ile tesis olunabilir” demek suretiyle, fon tesisin para harici hangi imkânlarla şahıslar tarafından kullanılabileceğini bildirmiştir¹⁵⁴.

Sorumluluğun sınırlandırılması bakımından Tasarının getirdiği bir başka hüküm ise, 1336.maddede yer alan petrol kirliliği zararı hakkındaki özel hükümlerdir ki, bu hükümler 1992 tarihli Petrol Kirliliğine dair sözleşme hükümlerine atfı da içeren kaideler olarak karşımıza çıkmaktadır.

a) 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (a) bendinde sayılan alacaklar için 32.000.000 Özel Çekme Hakkı,

b) 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin birinci paragrafının (b) bendinde sayılan alacaklar için 20.000.000 Özel Çekme Hakkı.

¹⁵² Aynı yönde, Çetingil/Kender/Ünan /Yazıcıoğlu, s.266.

¹⁵³ Çağa, s.171. Zaten “başkaca takip yapılamaması” başlıklı 13.maddenin birinci paragrafı da bunu açıkça ortaya koymaktadır. “Onbirinci madde uyarınca bir sınırlama fonu tesis olunduğu takdirde, fon alacaklarından hiç biri bu alacağına ilişkin olarak haiz bulunduğu hakları, adına fon tesis edilmiş, olan şahsın sair malları üzerinde kullanamaz.”

¹⁵⁴ Almanya’da sınırlama fonunun tesisi ve paylaştırmaya ilişkin 1972 tarihli Seerechtliche Verteilungsordnung (SeeVertO) bir kanun söz konusudur. Bu kanun 1986 değişikliği ile 1976 tarihli Sözleşme hükümlerinin HGB’ye alınması sonrasında uygun hale getirme için bazı değişikliklere uğramıştır.

1336.madde iki fıkradır. Birinci fıkra, 1992 tarihli Sözleşmenin birinci paragrafında yer alan “kirlenme zararı” hakkında 1992 tarihli yine 1992 tarihli “Petrol Zararının Tazmini İçin Bir Uluslar arası Fonun Kurulması İle İlgili Uluslar arası Sözleşme” hükümlerinin uygulanacağını, bu Sözleşmenin uygulandığı durumda mevzuatın bu sözleşmelere ilişkin diğer hususlara ait hükümlerinin uygulanmayacağını kabul etmektedir¹⁵⁵.

İkinci fıkra ise, Tasarının 1328 inci maddesinin ikinci fıkrasında 1976 tarihli Sözleşme için kabul edilen kuralı, 1992 tarihli Sözleşmelerin ikisi için tekrar etmektedir¹⁵⁶.

Son olarak Tasarı, 1976 tarihli Sözleşme ile 1992 tarihli Sözleşmeye ilişkin 1341–1349. maddelerinde ortak hükümler derpiş etmiş olup, bunlardan 1341.maddede sorumluluğun sınırlanması bakımından kılavuzlar için üç fıkradan müteşekkil bir kaide koymuştur¹⁵⁷. Bu hükümler kılavuzlara yöneltilen istemler, kılavuzlara yönelecek rücu istemlerini 1500 ÖÇH ile sınırlamakta ve kılavuz kavramına nelerin girdiğini üçüncü fıkrasında belirtmektedir¹⁵⁸. Kılavuzlara bu şekilde özel bir hüküm düzenlenmesinin nedeni ise, sorumluluğun bu şekilde sınırlanmamasının kılavuzlar için üstünden gelin-

¹⁵⁵ “1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin I inci maddesinin altıncı paragrafının (b) bendinde ve yedinci paragrafında tarif edilen “önleyici tedbirler” aynı zamanda Çevre Kanununun 3 üncü maddesinin (e) bendinin de kapsamına girmektedir. Dolayısıyla, bu nedenle kamu tüzel kişileri tarafından yapılan masraflar için 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun hükümlerinin işletilmesi gündeme gelebilecektir. Oysa, 6183 sayılı Kanuna göre yapılacak takiplerde, Fon Sözleşmesinin 7 nci maddesinin dördüncü paragrafı uyarınca Fonun davaya müdahale hakkı temin edilemez. Diğer yandan, Çevre Kanununun 3 üncü maddesinin (e) bendinin ikinci fıkrasında öngörülen kurtuluş kanıtı, 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinde yoktur. Dolayısıyla bu tür masraflar, (diğer şartlar da oluşmuşsa) her ihtimalde Fon’dan tahsil edilir. Bunun yanı sıra, denizde meydana gelen petrol kirliliğine ilişkin olarak çeşitli kanunlarda ve diğer mevzuatta düzenlemeler bulunmaktadır.” Kuralın gerekçesinde bildirilen bu nedenlerle hükmün ihdas edildiği anlaşılmaktadır.

¹⁵⁶ “1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin Nihai Maddelerinin 14 ve 15 inci maddeleri ile 1992. Fon Sözleşmesi Nihai Maddelerinin 32 ve 33 üncü maddeleri uyarınca yapılacak gözden geçirmelerin ve değişikliklerin Türkiye Cumhuriyeti bakımından yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak, bu madde, anılan gözden geçirme ve değişiklikleri de içine alacak şekilde uygulanır.”

¹⁵⁷ Diğerleri ise 1342.maddede kişisel sorumlulukta fon kurulması, 1343.maddede Sınırlama hakkının ortadan kalkmasında kusur, 1344.maddede kanuni halefiyet, 1345.maddede alacakların güvenceleri, m.1346’da diğer alacaklar, 1347.maddede faiz ile 1348 ve 1349.maddelerde görevli-yetkili mahkeme ve yargılama-takip giderlerine ilişkin ortak hükümlerdir.

¹⁵⁸ “Bu maddenin uygulamasında kılavuz terimi, gemide veya herhangi başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren kişiyi veya kişileri ve bu kişi veya kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün gerçek ve tüzel kişileri kapsar.” Benzer hüküm, HGB § 487c

mesi imkânsız olan hem tazmin hem de sigorta primi yönünden mali güçlük-
lere yol açmasıdır¹⁵⁹.

IV. Donatanın Sorumluluğuna İlişkin Hükümlerin Değerlendirilmesi

Türk Ticaret Kanunun Tasarısının beşinci kitabında düzenlenen deniz ticaret hukukuna ait hükümler, deniz hukukuna ait çağdaş düzenlemeleri göz önüne alarak 1957'den beri hiç değişiklik yapılmamış olan deniz ticaret hukuku hükümlerini küresel bir yeknesaklığa kavuşturma amacıyla hazırlanmıştır. Aynı zamanda Tasarıda mehz HGB'de 1957 yılından beri meydana gelen değişikliklerde göz önünde tutularak, bazı sistematik farklılıkları dışarıda tutarsak, TTK'da var olan sistematüğının de bozulmamasına çalışılmıştır.

Konumuz olan donatan ve donatanın sorumluluğu ile ilgili hükümlerde de, bu genel amaca uygun kaideler derpiş edilmekle beraber, hükümlerin yazılmasında bazı yanlışlıklarla karşılaşmaktayız.

Öncelikle donatan kavramı, gemi ve ticaret gemisi kavramının tanımından gelen bazı yanlışlıklar nedeniyle, bazı hatalı ifadelere sahiptir. Gemi ve ticaret gemisi kavramlarında kullanılan "su" teriminin belirttiğimiz nedenlerle, TTK'daki "deniz" olarak bırakılması gerekmektedir. Tasarıdaki donatan kavramında kazanç elde etme yerine ise ekonomik menfaat terimi kullanılmış olup, her ne kadar mehzla uygun olmasa da, kanımızca bu ibarenin kullanılması kazanç kavramından geniş olmakla kullanılması uygundur. Bu sebeplerle donatan kavramının "Donatan, gemisini ekonomik menfaat sağlamak amacıyla denizde kullanan gemi malikine denir" şeklinde bir ibarenin daha doğru olacağını düşünüyöruz.

Donatanın sorumluluğu bahsinde, gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğunda, mehz HGB'nin zaman içinde yaptığı değişiklikler ve uygulamadan doğan gelişmeler esas alınarak bazı eklemeler yapılmış, ancak TTK m.947'deki düzenlemede temel bir değişikliğe gidilmemiştir.

1062.madde ile getirilen düzenlemede, özellikle kılavuzlara ilişkin eklemeye önemli ve gereklidir. Getirilen hüküm üstüne bazı eleştiriler olsa da, kanımızca uygun bir düzenleme olarak Tasarıda yerini almıştır. Bunun yanında 1062.maddenin ikinci fıkrasında uluslararası konvansiyonlara atıf yapan bir hüküm daha dercedilmiştir. Bu atıf uyarınca donatan, 1969 tarihli Sözleşme ile 1976 tarihli sözleşme ve bunun ek protokollerindeki hükümler çerçevesinde sorumluluğunu sınırlayabilecektir ki, Tasarının sistematüğü içinde zaten bu hükümlere atıf yoluyla bu uluslararası sözleşmelerin hükümlerinin iç hukukta da uygulanacağı kuralı yer almaktadır.

¹⁵⁹ Prüssmann/Rabe, s.148.

Kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı hukuki muamelelerden donatanın borç altına girmesini sonuçlayan işlemler açısından TTK'da yer alan hükümlerde bir değişiklik yapılmamış, donatanın bu sorumluluğu TTK'nın 986 ile 988.maddelerine uygun olarak Tasarının 1103 ile 1105.maddelerinde sadece dili sadeleştirilerek düzenlenmiştir.

Donatanın müşterek avaryadan doğan sorumluluğunda ise hukuki nite-likçe bir değişiklik yapılmamış ancak, TTK'da bulunan ettiği eski YAK yerine, 1994 YAK esas alınarak bir düzenleme yoluna gidilerek, donatanın müşterek avaryadan doğan ...den sorumluluğu bu hükümler çerçevesinde belirlenmiştir. Esasen sonradan YAK 2004 yılında yeni düzenlemelere tâbi tutulsa da, müşterek avaryanın tanımında büyük bir değişiklik yoktur. Bununla beraber, tanımda bazı anlam bozuklukları olup, düzeltilmesi gerekmektedir. Bunun dışında Tasarının 1273.maddesi ile en son YAK'ın geçerli olduğu şeklinde ifade ile genel bir atıf metodunun benimsenmesi ve bütün kuralların kanuna alınmaması sürekli değişen bir kaideler bütünü olan YAK açısından olumludur. Tasarının 1273.maddesi YAK'a atıf yaparak YAK'ı birer madde metni olarak alan TTK'dan ayrılmaktadır.

Donatanın çatma, kurtarma ve yardımdan doğan sorumluluğu açısından ise, çatmada donatanının sorumluluğuna ilişkin hükme geminin donatanın kusurlu olması ibaresinin de eklenmesi uluslararası sözleşmeye uyum ve uygulamadaki tartışmalara son verme açısından olumludur. Ancak, ortak kusur haliyle alâkalı olmak üzere 1289.maddenin birinci fıkrasında donatanların sorumluluğunun kusurlarının ağırlığı nispetinde ibaresi doğru olmayıp, uygulamada sorun çıkamaması için bunun her bir tarafın kusurunun çatmaya etkisi şeklinde düzeltilmesi gerekmektedir. Kurtarma ve yardıma ilişkin olmak üzere 1989 tarihli uluslararası sözleşme hükümlerinin esas alınması, yeknesaklık açısından uygundur. Ayrıca burada bu sözleşmeden dolayı, gemi haricinde göre suda seyrüsefer yapan her türlü araç gemi niteliği olmasa bile kurtarmaya dâhil olacağından, TTK'dan farklı olarak genişletici bir düzenleme olması da olumlu olmuştur. Ayrıca, deniz ticaret hukukunda kurtarma ve yardımın donatan açısından sorumluluk doğurduğu durum, donatanın gemisinin kurtarılmasından dolayı ortaya çıkan kurtarma ve yardım ücreti borcu olduğundan, ödenmesi gerekebilecek faiz ve yargılama giderlerinin ödenmesi açısından kurtarma ücretinin kurtarılan şeyin değerini geçemeyeceği kuralına istisnanın Tasarının 1304/3 ile konması, bu borçlar için gemiden başka donatanın kara servetine de başvurulabilmesi dolayısıyla TTK'dan farklı olarak mesuliyet şahsi sorumluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. Zaten ...ile sorumluluğun Tasarıda değiştirilmesi de bununla uyumludur.

Tasarının 1336 ve sonrası maddelerinde, denizde petrol kirliliğinden doğan sorumluluk hükümleri ve donatanın bu deniz kirletilmesinden doğan sorumluluğunun düzenlenmesi Türk hukuku için uzun zamandan beri yapılması gerekli bir durum olduğu için, olumludur. Söz konusu düzenlemenin ilgili uluslararası sözleşme hükümlerine uygun düzenlemesi ve sorumluluğun böylece donatanlar açısından sınırlandırılmasına imkanı tanınması Türkiye ve Türk denizciliği açısından gayet müspet olmuştur.

Bunlar dışında, Tasarı TTK'dan tamamen farklı olarak ...ile sorumluluk bakımından son uluslararası sözleşmelere uygun bir biçimde tonaj başına belli bir miktarla sorumluluk sistemini donatan açısından benimsemiştir. 1976 tarihli deniz alacaklarında sorumluluğun sınırlandırılmasına dair Londra sözleşmesi ve petrolle kirlenmesiyle ilgili 1992 tarihli Londra Sözleşmesinin sorumluluğun sınırlandırılmasında kabul ettiği bu sorumluluk sistemi, bu sözleşmelere atıf hükümleri ile Tasarıya yansıtılmıştır. Ortaya konulan atıf hükümleri ve Tasarının 1330.maddesiyle hem 1976 tarihli Sözleşme, hem de 1992 tarihli Sözleşmeler, millî hukuk olarak doğrudan uygulanacaktır.

Sorumluluğun sınırlandırılmasına ait bu atıf hükümleri üç bölüm halinde karşımıza çıkmaktadır. Birinci bölümde 1976 tarihli Sözleşmeye ilişkin hükümlere, ikinci bölümde de 1992 tarihli Sözleşmelerle ilgili hükümlere yer verilmiştir. Üçüncü bölümde ise, hem 1976 hem de 1992 tarihli Sözleşmelere ilişkin ortak hükümler düzenlenmiştir.

Birinci bölümde yer alan 1976 tarihli Sözleşmeye ilişkin olmak üzere 1328.maddenin ikinci fıkrasında yer verilen ilkeye göre, doğrudan uygulanan bir sözleşmede yapılan değişiklik Türkiye tarafından kabul edilip yürürlüğe girdiğinde, o sözleşmeye atıf yapan kanunda bir değişiklik yapılmasına gerek olmadan, 1976 tarihli Sözleşmenin yeni metnine atıf yapılmış sayılacaktır.

Genel atıf yanında, 1976 tarihli Sözleşmede taraf devletlere tanınan sorumluluğu sınırlama açısından iradî uygun bulma hükmü, bir Tasarı hükmü haline getirilmiştir. Örneğin 1332.maddede 300 tonilatodan küçük gemiler için bir sorumluluk sınırı kabul edilmesi, 1976 tarihli Sözleşmenin 15.maddesinin (b) bendine uygun olarak kabul edilmiştir¹⁶⁰.

¹⁶⁰ Tasarının gerekçesinde, çeşitli ülkelerde yapılan düzenlemeler karşılaştırıldığında, yalnızca maddi zarar talepleri bakımından, 1976 tarihli Sözleşmede öngörülen sınırlara göre daha düşük maktu sınırların kabul edildiği görülmekle, sorumluluk sigortası primlerinin bu tür araçların malikleri için katlanılabilir bir düzeyde tutulması ve sigortanın yaygınlaşması amacıyla bu hükmün Türk hukuku açısından da yerinde bulunduğu söylenmektedir.

Mamafih, 1976 tarihli Sözleşmede var olan bazı hükümler de ki, misal olarak Tasarının fon sınırlamasına ilişkin 1335. madde gösterilebilir, genel atfa rağmen, birer kural olarak Tasarıya girmiştir. Bu Sözleşmede yer alan bir madde olup, aslında uygulanacak çözümü tekrar etmektedir. Bu sebeple, Tasarı da bir madde olarak bulunması pek bir anlam ifade etmemektedir. Zira genel atıf hükümleriyle zaten Tasarı açısından kabul edilmiş 1976 tarihli Sözleşme hükümlerinin yeniden tekrar edilmesi gereksizdir. Bu bakımından 1976 tarihli Sözleşme dışında genel atıf yapılan diğer Sözleşmeler açısından benzer hükümlerin Tasarıda yer almasa da uygulamada bir probleme yol açmayacağını düşünüyoruz.

KAYNAKÇA

- Abdullayev Cavid;** Uluslararası Hukuk Açısından Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği, Yetki-Sorumluluk- Zararın Tazmini, Ankara, 2005.
- Algantürk S. Didem;** TTK Tasarısının Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi Yıl 5 Sayı 10. (Değerlendirmeler)
- Algantürk S. Didem;** York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya, Tarihi Düzenlemeleri İle Karşılaştırmalı Olarak, 2.Bası, İstanbul 2006. (Müşterek Avarya)
- Arkan Sabih;** Ticari İşletme Hukuku, 6.Bası, Ankara, 2003.
- Ataol Hüseyin;** Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Prof. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000.
- Can Mertol;** Deniz Ticaret Hukuku, C.I, Giriş-Gemi-Deniz Ticaret Hukuku Kişileri, İkinci Baskı, Ankara 2003.
- Çağa Tahir/Kender Reyegân;** Deniz Ticaret Hukuku, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 14.Bası, İstanbul 2005.
- Çetingil A. Ergon/Kerender Rayegan/Ünan Saim/Yazıcıoğlu Emine;** TTK Tasarısının "Deniz Ticareti" Başlıklı 5.Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, Deniz Hukuku Dergisi, Ocak 2006.

- Çetingil Ergon;** Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler, Batider, C.XVII, S.3 Haziran 1994.
- Demirkıran İhsan / Demirkıran Murat;** Türk Ticaret Kanunu Üzerine Düşünceler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, Deniz Hukuku Dergisi, Ocak 2006.
- Doğanay İsmail;** Türk Ticaret Kanunu Şerhi C.3,4. Bası, İstanbul 2004.
- Eriş Gönen;** Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu- Deniz Ticareti ve Sigorta, Ankara 1990.
- Herber Rolf;** Seehandelsrecht Systematische Darstellung, Berlin- New York 1999.
- Kaner İnci;** Deniz Ticaret Hukuku, 2.Baskı, İstanbul 2005.
- Kalpsüz Turgut;** Deniz Ticaret Hukuku, C.I, Giriş, Gemi, Ankara 1971. (Deniz Ticaret)
- Kalpsüz Turgut,** Donatanın Akit Dışı Mesuliyeti ve Bunun Sınırlandırılması (Başlıca Modeller ve Türk Hukukundaki Durum), Sorumluluk İle Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, (Bildiriler-Tartışmalar), 13–15 Ekim 1982. (Sempozyum)
- Kalpsüz Turgut;** Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Hükümlerine İlişkin Açıklamalar, HPD, S.4, Ağustos 2005. (Açıklamalar)
- Kender Rayegân;** Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, Müşterek Avarya- Çatma- Kurtarma-Yardım, İ. Ü. Yayınları, İstanbul 1979. (Deniz Ticaret Hukuku Dersleri)
- Kender Reyegân;** Donatanın TTK m.947’de Düzenlenen Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000. (Armağan)
- Kender Rayegân/Çetingil Ergon;** Deniz Ticaret Hukuku, Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte, Temel Bilgiler, 8.Bası, İstanbul 2007.
- Okay Sami;** Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ver Donatma İştiraki, Gemi Adamları, İstanbul 1970.
- Prüssmann Heinz/Rabe Dieter;** Seehandelsrecht, 3. Auflage München 1992.

- Schaps Georg/Abraham H. J.;** Das Seerecht in der Bundersrepublik Deutschland Kommentar und Materialsammlung I. Band, Berlin- New York 1978.
- Tekil Fahiman;** Deniz Hukuku, İstanbul 1993.
- Tekinalp Ünal;** Tasarının Takdimi Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Düşünce Yapısının Taşıyıcı Kolonları, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans Bildiriler-Tartışmalar 13-14 Mayıs 2005.
- Türk Sami Hikmet;** Tasarı Hakkında Genel Değerlendirme, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Konferans Bildiriler-Tartışmalar 13-14 Mayıs 2005.
- Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Paneli,** Türkiye’de Hukuk Reformu Toplantıları, Hukuki Perspektifler Dergisi (HPD), S.4, Ağustos 2005.
- Ülgen Hüseyin/ Teoman Ömer/ Helvacı Mehmet/ Kendigelen Abuzer/ Arslan Kaya/Nomer Füsun;** Ticari İşletme Hukuku, İstanbul 2006.
- Ünan Saim;** Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Bölümünün Değerlendirilmesi, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.II, S.1, İstanbul 2005.
- Wüstendörfer Hans;** Neuzeitliches Seehandesrecht, 2. Auflage, Tübingen 1950.
- Yazıcıoğlu Emine;** Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2000.